VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 50)**

z dnia 20 marca 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 50)

20 marca 2017 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca na posiedzeniu wyjazdowym w Szczecinie pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła informacje Ministra Gospodarki i Żeglugi Śródlądowej na temat:

– zagrożeń dla funkcjonowania przystani rybackiej w Rewalu,

– aktualnej sytuacji Polskiej Żeglugi Morskiej,

– aktualnej sytuacji i perspektyw rozwoju przemysłu stoczniowego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Gróbarczyk** minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Jerzy Wysoczański** przewodniczący Zespołu Doradczego przy MGMiŻŚ; **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Jarosław Staniszewski** dyrektor Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Szczecinie, **Andrzej Borowiec** dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie wraz ze współpracownikami; **Paweł Brzezicki** zarządca komisaryczny Polskiej Żeglugi Morskiej; **Arkadiusz Aszyk** członek Zarządu Remontowa Holding S.A.; **Zbigniew Antonowicz** prezes Zarządu Stowarzyszenia „Odrą w Świat"; **Bazyli Baran** radny Rady Miasta Szczecin, przewodniczący Komisji ds. Rozwoju, Promocji i Gospodarki Morskiej; **Jarosław Borek** członek Zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A.; **Kazimierz Drzazga** wiceprezes ds. Infrastruktury – Morskie Porty Szczecin i Świnoujście S.A.; **Roman Drywa** członek Prezydium Krajowej Sekcji Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność" Stocznia Remontowa „NAUTA" S.A.; **Marek Duklanowski** radny Rady Miasta Szczecin, przewodniczący Klubu Radnych Prawa i Sprawiedliwości; **Tadeusz Graczyk** kierownik Katedry Konstrukcji, Mechaniki i Technologii Okrętów Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego; **Jacek Dubiński** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków OPZZ; **Dariusz Filipowicz** superintendent techniczny Polska Żegluga Bałtycka; **Małgorzata Jacyna-Witt** radna Rady Miasta Szczecin; **Jerzy Jasicki** rybak z Rewala, członek Wolińskiego Stowarzyszenia Rybaków; **Jan Jęczkowski** przewodniczący Porozumienia Stowarzyszeń na Rzecz Odbudowy Przemysłu Okrętowego, Prezes Honorowy Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich Oddział w Szczecinie; **Zbigniew Kaniewski** rybak z Rewala, członek Wolińskiego Stowarzyszenia Rybaków; **Przemysław Kaszubowski** Dyrektor Handlowy i Zarządzania Projektami Stoczni Gdańsk S.A.; **Konrad Konefał** członek Zarządu MS Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych S.A.; **Andrzej Kościk** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność"; **Paweł Kowalski** członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" PŻM; **Sławomir Latos** prezes Zarządu Stocznia Remontowa „NAUTA" S.A.; **Jerzy Lewandowski** sekretarz generalny Krajowej Izby Gospodarki Morskiej; **Jerzy Lipiński** przewodniczący Organizacji Zakładowej PŻM Związku Zawodowego Kapitanów i Oficerów; **Artur Łącki** radny sejmiku wojewódzkiego, członek Stowarzyszenia Ochrony Plaż i Klifów z Rewala; **Artur Łukomski** sołtys, członek Stowarzyszenia Ochrony Plaż i Klifów z Rewala; **Zbigniew Łosiewicz** przewodniczący Rady Głównej Stowarzyszenia Starszych Oficerów Morskich, adiunkt w Katedrze Inżynierii Bezpieczeństwa i Energetyki Wydziału Techniki Morskiej i Transportu Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie; **Andrzej Madejski** prezes Polskiego Rejestru Statków S.A.; **Bogusław Marciniak** członek Konwentu Morskiego, przewodniczący Społecznego Komitetu Obrony Polskiej Żeglugi Morskiej; **Ryszard Niemczuk** dyrektor Wydziału Geodezji i Gospodarki Nieruchomościami Starostwa Powiatowego w Gryficach; **Henryka Palusińska** prezes Zarządu Wolińskiego Stowarzyszenia Rybaków wraz ze współpracownikami; **Krzysztof Piotrowski** radny Rady Miasta Szczecin; **Mirosław Piórek** przewodniczący

Krajowej Sekcji Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność"; **Michał Przepiera** zastępca Prezydenta Miasta Szczecin wraz ze współpracownikami; **Wojciech Pysiak** wiceprzewodniczący Zarządu Stowarzyszenia „Odrą w Świat"; **Marek Różalski** prezes Zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A.; **Kazimierz Sać** starosta Powiatu Gryfickiego; **Robert Skraburski** wójt Gminy Rewal; **Zbigniew Sikora** członek Wolińskiego Stowarzyszenia Rybaków; **Andrzej Strzeboński** prezes Zarządu Szczecińskiego Parku Przemysłowego Sp z o.o. wraz ze współpracownikami; **Tadeusz Szymelfenig** członek Prezydium Krajowej Sekcji Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność"; **Agnieszka Tasarz** członek Wolińskiego Stowarzyszenia Rybaków; **Włodzimierz Wiśniewski** przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. oraz **Damazy Stachera** współpracownik posła Michała Jacha.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska** i **Grażyna Kućmierowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Witam państwa bardzo serdecznie na posiedzeniu wyjazdowym Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Otwieram posiedzenie. Stwierdzam kworum.

Witam państwa parlamentarzystów i przybyłych gości. Mam w zwyczaju witać wszystkich zaproszonych gości z imienia i nazwiska oraz tytułu zajmowanej funkcji. Przepraszam, ale tym razem tego nie uczynię, bo jest nas bardzo dużo. Cieszę się z tak licznego grona uczestników posiedzenia Komisji. Tutaj zawsze można liczyć na frekwencję.

W związku z tym witam bardzo serdecznie wszystkich prezesów, dyrektorów, członków rad nadzorczych, członków stowarzyszeń, państwa superintendentów, rybaków, stoczniowców, związki zawodowe, wiceprzewodniczących, radnych sejmiku, przedstawicieli miasta oraz marynarzy.

Witam bardzo serdecznie wszystkie osoby i cieszę się, że państwo zaszczycili nas swoją obecnością. Witam pana wicemarszałka Joachima Brudzińskiego i pana ministra Marka Gróbarczyka. Bardzo serdecznie państwa witam i zapraszam do udziału w Komisji.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji Ministra Gospodarki i Żeglugi Śródlądowej na tematy: po pierwsze, zagrożeń dla funkcjonowania przystani rybackiej w Rewalu, po drugie, aktualnej sytuacji Polskiej Żeglugi Morskiej i punkt trzeci aktualnej sytuacji i perspektyw rozwoju przemysłu stoczniowego. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany prządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

Przechodzimy do realizacji porządku dziennego. Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie informacji na temat funkcjonowania przystani rybackiej w Rewalu. Bardzo proszę panie ministrze.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Witam państwa bardzo serdecznie. Temat przystani rybackiej w Rewalu miał pojawić się na odrębnym posiedzeniu Komisji zorganizowanej w Rewalu. W wyniku problemów z dotarciem chcielibyśmy omówić ten temat dzisiaj.

Na wstępie należy zaznaczyć, że problem dotyczy przystani, która ma bardzo długą historię funkcjonowania. Przystań kulturowo oraz społecznie wpisała się w funkcjonowanie drobnego rybołówstwa w Rewalu. Jak się wydaje, podłożem powstałego konfliktu jest likwidacja przystani. Spotkało się to z dużym oporem środowiska rybaków. Nie jest to również akceptowane przez nas.

Jako ministerstwo przygotowaliśmy program „Strategia rozwoju portów do 2020 r. z perspektywą do 2030 r.". Strategia nie obejmuje małych i średnich portów oraz przystani, które powinny pojawić się w takim dokumencie. Obecnie pracujemy nad tymi zagadnieniami. Organizujemy cykliczne spotkania z właścicielami tych portów – zarządami i samorządami.

Przystań w Rewalu jest wpisana jako element rybołówstwa i port w Rewalu. Nie wyobrażamy sobie, aby mogło być inaczej. Poproszę pana dyrektora Krężela o przedstawienie informacji na temat obecnej sytuacji w świetle obowiązującego prawa.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Paweł Krężel:

Dziękuję panie ministrze. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, na przystani w Rewalu stacjonują otwarto – pokładowe łodzie rybackie. Jest to przystań plażowa, a dostęp do niej zapewnia dalba wyciągowa. Na terenie przystani położone są budynki z boksami rybackimi

W lutym 2011 r. nastąpiła tzw. komunalizacja przystani rybackiej w Rewalu, tj. nieodpłatne przekazanie przez wojewodę prawa własności nieruchomości Skarbu Państwa położonych na terenie przystani na rzecz Gminy Rewal. Przekazanie to stanowiło wykonanie art. 24 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich. Przepis ustawy nałożył na wojewodów obowiązek nieodpłatnego przekazania gruntów na własność gminom, na terenie których leżą porty i przystanie nieposiadające podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej w terminie 6 miesięcy od dnia złożenia przez te gminy stosownego wniosku. Takie rozwiązanie zostało wprowadzone w ustawie o portach i przystaniach morskich w związku z tworzeniem samorządów lokalnych na początku lat 90. i było realizacją postulatów samorządów gmin nadmorskich. Co ważne, ustawa o portach nie przewiduje przesłanek odmowy przekazania. Przekazanie nieruchomości jest ustawowym obowiązkiem wojewody.

W umowie z 2011 r. wójt Gminy Rewal – pan Rober Skraburski deklarował utrzymanie przystani rybackiej w Rewalu oraz budowę przystani jachtowej w Niechorzu w ramach projektu „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski" współfinansowanego w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka.

W 2013 r. wygasły umowy dzierżawy leżących na terenie przystani nieruchomości zabudowanych boksami rybackimi, zawarte przed przekazaniem tych nieruchomości przez starostę Powiatu Gryfickiego. Rybacy odmówili podpisania nowych umów dzierżawy na warunkach zaproponowanych przez wójta ze względu na brak zgody na rozbudowę boksów rybackich o kolejną kondygnację i prowadzenia w nich usług gastronomicznych.

W marcu 2016 r. Wolińskie Stowarzyszenie Rybaków zwróciło się w imieniu rybaków z Gminy Rewal, za pośrednictwem wojewody zachodniopomorskiego, do Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej o anulowanie aktu notarialnego z czerwca 2011 r. – umowy przeniesienia prawa własności działek na rzecz Gminy Rewal i zbadanie możliwości przywrócenia nieruchomości leżących na terenie przystani rybackich w Rewalu i w sąsiednim Niechorzu (leżącym na terenie Gminy Rewal) do zasobów Skarbu Państwa.

Z treści wniosku wynika, że głównym powodem jego złożenia był brak inwestycji przez wójta Gminy Rewal w przystań oraz obawy rybaków dotyczące likwidacji przystani rybackich w Niechorzu i Rewalu. Wójt Gminy Rewal stoi na stanowisku, że gmina nie przewiduje likwidacji przystani morskich w Rewalu i Niechorzu oraz pozbawienia ich funkcji rybackich.

Z informacji przekazanych przez dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie wynika, że w celu zapewnienia właściwych warunków funkcjonowania przedmiotowej przystani należy wykonać: zjazd na plażę (koszt ok. 400 tys. zł), betonową płytę (slip wyciągowo – przeładunkowy) o powierzchni ok. 600 m^2 (koszt ok. 300 tys. zł), a także opaskę brzegową przeciwsztormową o długości ok. 50 m (koszt ok. 400 tys. zł). Łączne szacunkowe nakłady przekraczają 1,1 mln zł.

W chwili obecnej, wstępnie planowana jest budowa nowej dalby wyciągowej przez administrację morską. Realizacja zadania wymagana jest ze względu na istniejące spłycenia przy obecnej dalbie. Szacowany koszt przedsięwzięcia to ok. 400 tys. zł, zaś zakończenie prac nad projektem przewiduje się w 2018 r.

Należy dodać, że przewidziane w ustawie o portach i przystaniach morskich nieodpłatne przekazanie gruntów Skarbu Państwa na własność gminom miało w intencji twórców ustawy stanowić pierwszy z dwóch elementów tzw. komunalizacji małych portów i przystani morskich. Drugim elementem, dopełniającym komunalizację, miało być utworzenie przez gminy – zgodnie z art. 23 ustawy o portach i przystaniach morskich – podmiotu zarządzającego portem lub przystanią.

W kontekście powyższego należy podkreślić, że Program Operacyjny „Rybactwo i Morze" na lata 2014 – 2020 przewiduje możliwość uzyskania przez podmioty zarządzające portami lub przystanią morską 100% dofinansowania inwestycji min. w zakresie budowy, przebudowy lub remontu przystani rybackich, nabrzeża lub miejsca postoju statków rybackich lub miejsca postoju sprzętu pływającego służącego do połowu ryb, falochronów, dróg oraz innej infrastruktury technicznej na obszarze znajdującym się w granicach portów rybackich, miejsc wyładunku lub przystani, a także w zakresie przebudowy dróg wodnych, umożliwiających statkowi rybackiemu wejście do portu lub przystani oraz zakupu, budowy, przebudowy lub remontu magazynów sprzętu rybackiego i zaplecza socjalnego dla rybaków.

Należy podkreślić, że powrotne przekazanie spornych nieruchomości do zasobów Skarbu Państwa uniemożliwi utworzenie przez Gminę Rewal podmiotu zarządzającego, tj. zgodnie ustawą o portach i przystaniach. Zgodnie z ustawą jest to jedynie możliwe w przypadku, gdy nieruchomości gruntowe, na których położony jest port lub przystań morska, stanowią mienie komunalne. Dziękuję bardzo za uwagę.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy pan minister chciałby coś dodać? Nie. Dziękuję za informacje. Przechodzimy do dyskusji. Czy ktoś z państwa parlamentarzystów chciałby zabrać głos w tej sprawie? Bardzo proszę, pan poseł Marchewka.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Pani przewodnicząca, może w pierwszej kolejności umożliwilibyśmy wypowiedzenie się społeczności lokalnej, których przedstawiciele obecni są na sali? Proponuję wysłuchanie drugiej strony. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, nie musi pan o tym przypominać. Zasadą funkcjonowania Komisji jest zabieranie głosu przez parlamentarzystów w pierwszej kolejności, a następnie przez gości. Zatem stanie się zadość tej zasadzie i goście, których zaprosiliśmy, zabiorą głos.

Skoro nikt z państwa parlamentarzystów nie ma pytań do pana ministra w kwestii przystani w Rewalu, proszę o zabieranie głosu przez gości. Bardzo proszę.

Członek Wolińskiego Stowarzyszenia Rybaków Agnieszka Tasarz:

Dzień dobry. Witam serdecznie. Jestem armatorem w Gminie Rewal. Dziękuję pani przewodniczącej i panu ministrowi za zaproszenie na dzisiejsze spotkanie.

Chciałabym przekazać stanowisko rybaków z Gminy Rewal i Niechorza dotyczące sytuacji portów rybackich w naszej gminie.

Pozwolę państwo, że odczytam to stanowisko. „My, rybacy z przystani morskich w Rewalu i Niechorzu, zwróciliśmy się z prośbą o to, żeby nasze porty ponownie wróciły pod zarząd Skarbu Państwa, a co za tym idzie pod zarząd Pana Wojewody oraz Urzędu Morskiego. Będziemy się wtedy czuć o wiele bezpieczniej, ponieważ nowy zarządca będzie miał większe możliwości zapewnienia bezpieczeństwa i rozwoju rybaków oraz rybołówstwa w naszej gminie – np. Urząd Morski mógłby zabezpieczyć obszar przystani przed sztormami, będzie można wykorzystać dofinansowania z programu „ Rybactwo i Morze".

Do chwili obecnej nasz zarządca ani razu nie przystąpił do żadnego z programów unijnych na modernizację portów – ani w latach 2007-2013, ani w latach 2014-2017, myślimy że w latach przyszłych również, ponieważ w dokumencie „Strategia Rozwoju Gminy do 2020 roku" – dokument z 2012 roku (przystań została przejęta przez Gminę w 2011 r.) nie ma ani słowa o rozwoju rybołówstwa i tej dziedziny gospodarki w naszej Gminie.

Obecny zarządca nie wypełnia obowiązków utrzymania i prowadzenia przystani morskich Rewal i Niechorze w taki sposób, który sprzyjałby rozwojowi przystani i gospodarki rybackiej oraz zapewnieniu bezpieczeństwa rybakom i ich rodzinom. Działania i kroki, jakie poczynił zarządca portów świadczą o tym, że dąży się do powolnej likwidacji przystani rybackich oraz zlikwidowania zawodu rybaka w Gminie Rewal.

Co do tej pory zrobił zarządca przystani morskich w Rewalu i Niechorzu? Przejął aktem notarialnym z 2011 roku porty w Niechorzu i Rewalu, bez konsultacji i zgody rybaków, co naszym zdaniem jest naruszeniem prawa. W akcie notarialnym wójt Gminy

Rewal oświadczył: „ że przeniesienie własności tych nieruchomości przyjmuje na rzecz Gminy Rewal w celu wykorzystania nieruchomości pod działalność związaną z turystyką wodną po uzbrojeniu terenu, w tym na przeprowadzenie inwestycji „ Budowa Przystani jachtowej w Niechorzu – Gmina Rewal „ Zachodniopomorski Szlak Żeglarski" z Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka 2007 – 2013 o wartości projektu 37 592 001,33 zł oraz w kwocie dofinansowania 10 910 379 zł, a także na utrzymanie i prowadzenie istniejącej przystani rybackiej w Rewalu".

Jak wiemy, pan wójt słowa nie dotrzymał, ani nie przeprowadził inwestycji, ani nie utrzymuje portu w Rewalu. W budżecie gminy w żadnym roku (począwszy od 2011 r.) nie została zapisana ani jedna złotówka na utrzymanie przystani w Rewalu i Niechorzu. Wszystko co jest na przystani wykonali rybacy za własne pieniądze – prąd, woda, kanalizacja i drobne remonty.

W 2013 r. podjęto uchwałę Rady Gminy Rewal „ Program rozwoju przystani morskich w Gminie Rewal". Po przeanalizowaniu owego dokumentu nasuwa się myśl o zmianie tytułu na „ Program likwidacji przystani morskich w Gminie Rewal i likwidacja rybołówstwa". Pierwsze 42 strony to rys historyczny z zamierzeniami inwestycyjnymi np. super pomosty itp., a począwszy od strony 43 przedstawiono propozycje i kierunki rozwoju naszych morskich przystani. Oto one. Propozycja pierwsza – propozycja Stowarzyszenia Ochrony Plaż i Klifów w Gminie Rewal: 1. wprowadzenie zakazu zabudowy na działce 585/5 obr. Rewal – przystań morska; 2. przeniesienie bazy rybackiej (boksów) na inną nieruchomość położoną w Rewalu – zaproponowano dwie lokalizacje przy dworcu wąskotorówki oraz przy ulicy Kamieńskiej; 3. stworzenie targu rybnego przy ul Kamieńskiej; 4. zwiększyć dostępność przystani morskiej dla turystów w celu uprawiania sportów wodnych; 5. wygaszać umowy dzierżawy, dokonywać przekazania gruntów przystani bez nakładów dzierżawców (boksów rybackich) i otworzyć przystań morską dla turystów; 6. dokonać rozbiórki boksu, który nie jest obciążony umową; 7. łodzie rybackie przenieść do nowej przystani (po jej wybudowaniu) na kanale Liwia Łuża.

Byli radni gminy z miejscowości Rewal i Niechorze z Radami Sołeckimi Rewala i Niechorza zaproponowali: 1. przesunięcie dalby wyciągowej w głąb morza na przystani morskiej w Rewalu w przypadku gdy przystań się wypłyci; 2. ulokowanie na przystani wyciągarki łodziowej będącej własnością Gminy Rewal w celu udostępniania jej turystom; 3. zaprzestanie działalności gastronomicznej na przystani (smażalni) w Rewalu; 4. przeniesienie boksów rybackich z przystani w Rewalu w inne miejsce; 5. w przypadku wprowadzenia innej działalności niż rybacka na przystani morskiej w Rewalu należy przeprowadzić przetarg na prowadzenie takiej działalności.

W punkcie 9 „ Program rozwoju przystani morskich w Gminie Rewal" znajduje się ogólna konkluzja, czyli główne kierunki rozwoju przystani morskich, nakreślone przez Urząd Gminy Rewal: „Najważniejszy wpływ na rozwój będzie miała wpływ inwestycja Gminy Rewal „Budowa portu rybackiego", której wartość szacuje się wstępnie na kwotę 29 milionów złotych. W przypadku realizacji inwestycji ze środków zewnętrznych, termin realizacji przystani może nastąpić najwcześniej do końca roku 2014. W granicach nowego portu na Kanale Liwia Łuża zostanie stworzone zaplecze techniczne do obsługi statków rybackich, zorganizowane miejsce postoju dla załadunku ryby w celu dalszego transportu, magazyny rybackie oraz miejsce do pierwszej sprzedaży ryb. Tego typu obiekty mają zadanie poprawy jakości prowadzenia detalicznej sprzedaży ryb, co związane jest głównie z chęcią uatrakcyjnienia turystycznej oferty przystani. Na istniejących dzisiaj przystaniach morskich w Rewalu i Niechorzu zostaną ustalone zasady gospodarowania umożliwiające ruch turystyczny oraz ruch łodzi rybackich. W granicach istniejących przystani morskich w Rewalu i Niechorzu pozostanie infrastruktura stanowiąca minimum zaplecza technicznego dla działalności rybackiej w postaci wyciągów łodziowych, które służyć będą również turystyce. Wyciągi łodziowe zostaną umieszczone w budynkach o ujednoliconej kubaturze. Po zakończeniu inwestycji, polegającej na budowie przystani morskiej w Niechorzu na Kanale Liwia Łuża, łodzie rybackie będą miały możliwość przybijania i postoju na przystaniach morskich w Rewalu i Niechorzu, sprzedaży ryby z burty oraz postoju i zimowania na przystani na Kanale Liwia Łuża. Umowy dzierżawy z Rybakami na tereny pod wyciągarkami i boksami rybackimi będą kontynu-

owane do końca realizacji inwestycji na Kanale Liwia Łuża. Po wygaśnięciu umów dzierżawy pod boksami rybackimi i wyciągarkami teren zostanie zwrócony Gminie Rewal bez zwrotu w postaci boksów rybackich. Pozostawienie łodzi rybackich na istniejących przystaniach w Rewalu i Niechorzu oraz ewentualne stworzenie przystani w Pobierowie zachowa atrakcyjność turystyczną tych miejsc oraz pozwoli na pielęgnowanie tradycji rybackich na terenie gminy Rewal".

Do dnia dzisiejszego nie wprowadzono korekt ani innych kierunków rozwoju dla naszych portów. Dokument nadal obowiązuje.

My rybacy wyciągnęliśmy jednoznaczne wnioski – zarządca przejął przystanie dla innych celów niż rybołówstwo i przetwarzanie ryb. Naszym zdaniem do celów różnych – łącznie z pomysłem na przetarg. Dlatego czujemy się wciąż zagrożeni. W tym miejscu chciałabym wypunktować zagrożenia innego rodzaju, tj. zagrożenia dla rybaków i rybołówstwa w morskich przystaniach rybackich w Rewalu i Niechorzu

Pierwsze to zagrożenie od strony morza i żywiołu, na które nie mamy wpływu. Możemy prosić tylko o pomoc w zabezpieczeniu przystani i ich zmodernizowaniu. Na nośniku mamy informacje dotyczące zagrożenia dla naszych portów w przypadku sztormów.

Po drugie, zagrożenie ze strony zarządcy, brak modernizacji portu, brak stabilności w prowadzeniu działalności rybackiej.

Po trzecie, zagrożeniem jest również przystąpienie do planu zagospodarowania przestrzennego terenu centrum Rewala, który obejmuje również morską przystań rybacką w Rewalu. Okazało się że pan wójt podpisał w październiku 2016 r. porozumienie z przedsiębiorcami, że przedsiębiorcy sfinansują sporządzenie planu zagospodarowania tego obszaru. Chcemy nadmienić, że ci przedsiębiorcy bezpośrednio sąsiadują z przystanią rybacką i oficjalnie występują przeciwko rybakom oraz są za zlikwidowaniem boksów i zakazem rozbudowy, więc możemy mieć podejrzenie, zgodnie z powiedzeniem kto płaci ten wymaga, że ci przedsiębiorcy będą mieli bezpośredni wpływ na warunki zagospodarowania terenu, a co za tym idzie, na losy przystani morskiej w Rewalu. Jest to dla nas rybaków poważne zagrożenie.

Po czwarte, następnym zagrożeniem dla rybaków jest negatywne działanie Stowarzyszenia Ochrony Plaż i Klifów (SOPIK), które wykorzystując niewiedzę mieszkańców prowadzi negatywną narrację na temat przystani. W szeregach tego stowarzyszenia są w większości przedsiębiorcy, którzy prowadzą działalność gastronomiczną polegającą między innymi na sprzedaży smażonych ryb oraz przedsiębiorcy sąsiadujący z przystanią rybacką, którym lokalizacja przystani przeszkadza i chcieliby, aby ten odcinek plaży przeznaczony był tylko pod działalność turystyczną.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przepraszam panią, ale mamy dzisiaj trzy punkty.

Członek Wolińskiego Stowarzyszenia Rybaków Agnieszka Tasarz:

Pani przewodnicząca, już kończę.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Drodzy państwo, zapomniałam powiedzieć, że przewiduję trzy minuty na wypowiedź.

Członek Wolińskiego Stowarzyszenia Rybaków Agnieszka Tasarz:

Już kończę. Mając na uwadze powyższe zagrożenia, bardzo prosimy o przejrzenie dokumentów i zapoznanie się ze sprawą. Ponownie wnosimy o anulowanie aktu notarialnego oraz umowy przeniesienia własności w trybie art. 3 oraz art. 24 ust. l ustawy o portach i przystaniach morskich. Pan wojewoda przekazał port, ale przekazał również nas – rybaków z całym dobrodziejstwem. Chcielibyśmy, żeby polityka była przyjazna dla nas, a nie miały miejsca zachowania obecne w naszej gminie. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo pani dziękuję. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Czy jest pan wójt? Mam pytania do pana wójta, dlatego że mamy informacje z Urzędu Morskiego, ze stowarzyszeń i od rybaków. Chcielibyśmy pana zapytać o zobowiązania inwestycyjne, zagrożenia

i gwarancje dla funkcjonowania rybaków, rozwianie ich wątpliwości i poszukiwanie konsensusu. Bardzo proszę o zabranie głosu i odpowiedź.

Wójt Gminy Rewal Robert Skraburski:

Pani przewodnicząca, panie ministrze, panie marszałku, szanowni goście, przeczytam fragment programu, który ma nakreślić przyszłość funkcjonowania i rozwoju przystani morskich. Fragment tego programu nie mówi nic na temat likwidowania bazy rybackiej. Przeciwnie, mówi o tym, że chcemy wspierać rybołówstwo lokalne nie tylko jako dział gospodarki morskiej, ale także jako atrakcję turystyczną. Pani Agnieszka przeczytała propozycje do tego programu. Jednak Rada Gminy wybrała tylko część tych propozycji i w 2013 r. przyjęła program, w którym nie ma mowy o likwidacji. W programie jest mowa o rozwoju baz rybackich. Może nie będę się posiłkował…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie wójcie, mamy 2017 r. Pytanie było, co zostało zrealizowane.

Wójt Gminy Rewal Robert Skraburski:

Tak, ale mamy rzeczywistość i nie jest tajemnicą, że Gmina Rewal między 2013 r. a 2016 r. przechodziła bardzo duże perturbacje finansowe. Obecny rok jest dla nas diametralnie inny, ponieważ pozyskaliśmy kilku dużych inwestorów i nasz budżet został zrównoważony. Mam nadzieję, że w 2018 r. wyjdziemy z programu naprawczego i wówczas możemy przystąpić do realizacji opracowanego w 2013 r. programu.

Myślę, że najważniejszym elementem w realizacji programu, o czym mówił pan minister w piśmie skierowanym do mnie, jest utworzenie instytucji zarządzającej, która mogłaby występować o środki zewnętrzne choćby dla realizacji programu. Jeżeli gmina pozbawi się podstawowego atutu, czyli ziemi i przystani morskich, tym samym straci szanse na ekonomiczne uregulowanie tego miejsca. Zaznaczam, że nie mówię o inwestycjach, jak choćby w przystani morskiej w Niechorzu, gdzie trwają prace projektowe nad dalbą i jednym pomostem przeładunkowym. Prace, które na razie są fazie projektowej, już się rozpoczęły. Na te cele są już środki w ramach MGMiŻŚ. Gmina nie pozostała sama w tej inicjatywie. Widzę przychylność ministerstwa. Najważniejszym etapem będzie powołanie w 2018 r. instytucji zarządzającej i przygotowanie się do pozyskiwania środków finansowych na realizację programu.

Chcę jeszcze raz podkreślić, że w programie nie ma likwidacji baz. Przewidziana jest modernizacja i budowa dużej przystani w Niechorzu. To są główne cele w przyszłości. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan Wysoczański, bardzo proszę.

Przewodniczący Zespołu Doradczego do Spraw Rybołówstwa przy Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Jerzy Wysoczański:

Pani przewodnicząca, panie marszałku, panie ministrze, panie posłanki i panowie posłowie, Wolińskie Stowarzyszenie Rybaków zaprosiło mnie do wizytacji portów w Rewalu i Niechorzu. Z wielką przykrością stwierdzam, że zastałem stan godny ubolewania i rozpaczy nie tylko rybaków, ale i osób, które przyjeżdżają z zewnątrz oraz przebywają w tych miejscowościach w czasie letnim. To skandal, żeby w 2017 r. tak wyglądała przystań rybacka.

Proszę państwa, chciałbym sprostować jedną rzecz. Panie wójcie, pan błądzi, bo nie zna tego, co przewiduje Program Operacyjny (PO) 2014 – 2020. PO daje 100% dofinansowania tylko i wyłącznie dwóm urzędom – urzędowi morskiemu i zarządowi portu. Nie mówmy, że jest szansa na szybkie stworzenie zarządów w tych dwóch małych przystaniach. Absolutnie nie ma to najmniejszego sensu.

Panie ministrze, panie wójcie, zwracam się do panów oraz do wszystkich z apelem, żeby jak najszybciej zwrócić przystań Urzędowi Morskiemu w Szczecinie. Myślę, że MGMiŻŚ zrobi wszystko, żeby z PO 2014 – 2020 w 100% sfinansować inwestycje i umożliwić w końcu rybakom normalne funkcjonowanie. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, kolejny mówca.

Rybak z Rewala, członek Wolińskiego Stowarzyszenia Rybaków Zbigniew Kaniewski:
Jestem rybakiem z Rewala. W Rewalu mam boks rybacki, w którym prowadzę dodatkową działalność gospodarczą – smażalnia ryb.

Pan wójt szykuje nowe umowy. Chciałbym zapytać pana wójta o to, czy będę mógł nadal prowadzić smażalnię ryb, czy nie? Smażalnia zajmuje 25 m^2. Przede mną siedzi pan starosta, który pomógł mi w mojej działalności, gdy starostwo przejęło ten teren. Bardzo proszę o odpowiedź.

Jeszcze jedna sprawa. Panie wójcie, jeździmy dużym sprzętem (duże auta, ciągniki) przez centrum wsi. Mamy tylko jedną ulicę dojazdową – przez same centrum, gdzie jest bardzo tłoczno w sezonie. Wiele razy zwracałem się do pana i radnych z prośbą o skierowanie ruchu do przystani rybackiej z ulicy Szczecińskiej. W prawą stronę można – wie pan dla kogo można, ale nie dla rybaków. Bardzo proszę, żeby pan wójt przychylił się do naszej prośby.

Panie ministrze, bardzo proszę zabrać przystań gminie i zwrócić Skarbowi Państwa. Niech rządzi tym starosta i będzie wszystko OK – tak, jak było do tej pory. Bardzo o to proszę. Bardzo dziękuję za umożliwienie wypowiedzi.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Dziękuję. Proszę pana ministra i pana wójta o odpowiedź.

Wójt Gminy Rewal Robert Skraburski:
Może powiem złośliwie, ale odpowiem, że nie błądzę. Powołuję się na pismo od pana ministra. Panie ministrze, proszę wziąć w obronę Gminę Rewal, bo korzystałem z podpowiedzi, które pan przedstawił.

Jeżeli chodzi o umowy, Rada Gminy wypowiedziała się w tej kwestii jasno. Jest za przedłużeniem umów dla naszych rybaków. Prosta zasada – na 10 lat. Uchwała rady nie została zaskarżona, a więc obowiązuje. Nie wszyscy rybacy chcą podpisać umowy. Z prostej przyczyny – uchwała rady nie mówi o gastronomii. W uchwale mówi się o bazie rybackiej. Chcemy, żeby rybacy łowili, świeżą rybę sprzedawali, aby byli atrakcją ekonomiczną i turystyczną. Jak się okazuje, w tym się rozmijamy. My chcemy, żeby była atrakcyjna baza, tak jak jest to w programie – ujednolicona, ale nie zgadzamy się, żeby w bazie zamiast kutrów, przebieralni i sieci, istniała sieć restauracji. Zresztą sami rybacy mocno to akcentują. Chcą zabrać gminie ziemię, która w tym miejscu ma wartość 3-4 tys. zł, aby w tym miejscu, bez przetargów i poza kolejnością, prowadzić działalność gospodarczą – smażalnie i restauracje. Czy w tym momencie mówimy o bazie rybackiej, czy mówimy o centrum kulturalno-gastronomicznym? Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Dziękuję bardzo. Bardzo proszę panie ministrze.

Rybak z Rewala, członek Wolińskiego Stowarzyszenia Rybaków Zbigniew Kaniewski:
Panie wójcie, przecież pan doskonale wie, że bierze ode mnie kasę prawie 40 tys. zł za sezon, a ja nikomu nie przeszkadzam. Ludzie, którzy przychodzą do mnie po rybę są zadowoleni. Jedzą, chwalą i wracają. Nie odpowiedział mi pan na pytanie, czy podpisze pan umowę, czy nie. Pozwoli mi pan smażyć, czy nie? Bardzo pana o to proszę. Niech pan nie unika odpowiedzi. Proszę również o odpowiedź na pytanie o dojazd.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Szanowni państwo, umówmy się, że to ja udzielam głosu. Porządek musi być. Jeżeli pan wójt chce odpowiedzieć, bardzo proszę. Następnie poprosimy pana ministra.

Wójt Gminy Rewal Robert Skraburski:
Uchwała Rady Gminy mówi jednoznacznie o działalności rybackiej – o rybaczeniu, połowach, o przetrzymywaniu sieci itd. Uchwała nie mówi o tym, że mam podpisać inne umowy. Chciałbym dodać, że pani Agnieszka Tasarz, która dzisiaj czytała stanowisko rybaków, była przewodniczącą rady w poprzedniej kadencji i współtworzyła tę uchwałę.

Dzisiaj zapomniała o tym, że w uchwale nie ma zgody na prowadzenie działalności gastronomicznej. To jest moja odpowiedź.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę o niepodnoszenie głosu. Bądźmy wobec siebie wyrozumiali. Bardzo proszę, kolejny mówca.

Prezes Wolińskiego Stowarzyszenia Rybaków Henryka Palusińska:

Myślałam, że nie będę musiała zabierać głosu. Okoliczności są jednak takie, że na tym etapie musimy to jakoś spuentować.

Szanowni państwo, chciałabym przede wszystkim podziękować pani przewodniczącej i panu ministrowi za to, że znaleziono czas, żeby pochylić się nad tym problemem w tak szacownym gronie.

Proszę państwa, jeżeli ktoś zechce zapoznać się dokumentacją sprawy, która toczy się już od kilku lat, to zobaczy, że generalnym problemem nie jest działanie restauracji na plaży, tylko problemem jest, że będzie prowadził ją rybak.

Jeżeli dokładnie przeanalizujemy programy operacyjne skierowane do rybołówstwa, to zauważymy, że zostały bardzo mądrze skonfigurowane w taki sposób, żeby rybka trafiała do potencjalnego klienta możliwie najkrótszą droga. Można pozyskać środki na różne działania. Są to działania polegające na tym, żeby we właściwy sposób złowić rybę, przechować, przetworzyć we właściwy sposób lub usmażyć i od ręki sprzedać.

Proszę państwa, tak się złożyło, że zwiedziliśmy niemal wszystkie porty przybrzeżne i mało–łodziowe w naszej ukochanej Polsce. Proszę mi wierzyć, że Rewal i Niechorze to jedyne miejsca, gdzie pan wójt, co zresztą dzisiaj potwierdził, uważa że wszyscy tam mogą robić coś w zakresie gastronomii, byle nie byli to rybacy.

Myślę, że zebraliśmy się po to, żeby osiągnąć jakieś porozumienie. Jak sądzę, podstawą porozumienia muszą być obowiązujące przepisy. W całej rozciągłości potwierdzam (da się to prawnie udowodnić), że decyzja przekazania gminie w zarząd tego terenu została podjęta z wadą prawną, ponieważ najbardziej zainteresowani zostali kompletnie pominięci. Nie zostali prawnie skutecznie powiadomieni. Jeżeli tak nie jest, proszę pana wójta, aby przedstawił choć jedno pismo skutecznie powiadamiające rybaka o działaniu prawnym. Sprawdziłam to i wiem, że takiego pisma nie było.

Uważam, że zawsze można się dogadać, ale pod warunkiem, że się chce. Nikt nie może powiedzieć, że zarząd Wolińskiego Stowarzyszenia Rybaków i organizacja rybacka, która nie jest malutka, bo obejmuje swoim działaniem rybaków od Świnoujścia do Mrzeżyna poprzez Zalew Szczeciński, nie chcą pomagać rybakom, ale nie można im z tego tytułu robić różnych przytyków. Byliśmy na posiedzeniu rady, posiedzeniu komisji, na spotkaniu z panem wójtem i zabiegaliśmy o rozwiązanie sprawy u posłów w poprzedniej kadencji. Przecież ta sprawa nie wyniknęła w tej chwili, a wciąż wydaje się być nierozwiązywalna. Co jest problemem? Już mówiłam, a powiedział to dzisiaj pan wójt, żeby rybacy nie prowadzili tam innej działalności gospodarczej. No, chyba jest to zupełnie sprzeczne z obowiązującymi nas przepisami, tak?

Chciałabym powiedzieć, że nie spotkaliśmy się po to, żeby przepychać na negatywne argumenty i nie po to, żeby udowadniać kto w przeszłości zrobił źle lub dobrze. Chcemy wyjść z tego spotkania w przekonaniu, że morska przystań rybacka w Rewalu, jak również w Niechorzu, były i będą. Będą mogły się rozwijać i działać we właściwych warunkach. Jak w tej chwili widać, państwo możecie ocenić, czy to są właściwe warunki.

Proszę państwa, na zakończenie chcę powiedzieć tylko tyle, że kieruję apel w imieniu wszystkich członków Wolińskiego Stowarzyszenia Rybaków, a jest nas już w tej chwili prawie setka, o wnikliwe pochylenie się nad tym problemem i rozwiązaniem go dla dobra wszystkich, a w szczególności dla dobra rybaków. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeszcze jeden głos, bardzo proszę.

Radna Rady Miasta Szczecin Małgorzata Jacyna-Witt:

Dlaczego pan wójt Skraburski nie może wystąpić do rady gminy o zmianę uchwały, która uniemożliwia rybakom bezpośrednio prowadzenie gastronomii – smażalni itd? Przecież jest to bardzo prosta sprawa.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Proszę państwa, zgadzam się z przedmówczynią, że nie będziemy się tutaj licytować. Argumenty zostały przedstawione. Szczerze mówiąc, nie wiem dlaczego rybacy nie mieliby nie prowadzić innej działalności gospodarczej. Jest to dla mnie niezrozumiała sprawa. Pan wójt upiera się przy takich, a nie innych założeniach. Może pan je zmienić i wyjść naprzeciw rybakom i nie ograniczać prowadzenia działalności gospodarczej. Poproszę o głos pana ministra, dlatego że jest jakaś propozycja, a wydaje się, że ten problem musimy omówić w znacznie węższym gronie, ponieważ dzisiaj mamy przedsmak tego, co może się wydarzyć. Chcemy jednak tę sprawę rozwiązać, dlatego proszę pana ministra o wypowiedź. Następnie pozostaniemy z państwem kontakcie, żeby na ten temat dyskutować, ale już w znacznie węższym gronie. Bardzo proszę panie ministrze.

Minister Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. W ramach ministerstwa zmieniliśmy strategię rozwoju polskiego rybołówstwa. Chcemy przede wszystkim skoncentrować się na wsparciu drobnego rybołówstwa – przybrzeżnego, rodzinnego – o minimalnym negatywnym wpływie na środowisko naturalne. W związku z tym, wprowadziliśmy szereg działań, które mają za zadanie wsparcie takiego rybołówstwa. Przede wszystkim jest to zakaz trałowania w pasie do 6 mil od brzegu, wsparcie dla rybaków oraz uwolnienie z kwotowania dla łodzi o łącznej długości do 8 m. To jednoznacznie wskazuje, że będziemy wspierać drobne rybołówstwo oraz takie przystanie, o jakich mówimy na dzisiejszym spotkaniu.

Obawiamy się jednego – pewnego precedensu, który może nastąpić. Jeżeli wprowadzi się specyficzne rozwiązania dla tej grupy rybackiej, to może rozlać się na całe wybrzeże, a tego chcielibyśmy uniknąć. Na obecnej sytuacji cierpi społeczność rybacka oraz inwestycje i modernizacje, które mogłyby już być wykonane w pewnym zakresie.

Chciałbym zadeklarować panu wójtowi, że jeżeli taka będzie wola, to jesteśmy gotowi cofnąć proces komunalizacji. To jednak zależy tylko od pana i rady gminy. Proszę o informacje, gdy będziecie gotowi ten proces przeprowadzić.

Jeżeli państwo macie inną propozycję, to oczekujemy, że powołacie jednostkę zarządzającą tym portem i przystąpicie do programu modernizacji nabrzeża, a przede wszystkim zostaną przeprowadzone prace, ułatwiające funkcjonowanie rybołówstwa. Oczekujemy również zmiany podejścia do rybaków, bo głównym założeniem drobnego rybołówstwa jest jego dywersyfikacja, a więc oparcie się na innej działalności, która wspomoże nieopłacalne rybołówstwo. Drobne rybołówstwo nigdy nie było i nie będzie ekonomicznie opłacalne.

Jeszcze raz podkreślam, zmieniliśmy filozofię. Nie wspieramy dużych kutrów, które się same finansują, a do tego otrzymywały wsparcie unijne. Odwracamy sytuację i wspieramy drobnych rybaków i oczekujemy na rozwiązanie tej sprawy. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Z tym optymistycznym akcentem mamy prośbę do pana wójta, aby zmienił swój pogląd na sprawę i poszerzył możliwości, stwarzając warunki rybakom do dywersyfikacji działalności.

Wójt Gminy Rewal Robert Skraburski:

Przepraszam bardzo pani przewodnicząca, ale chciałbym powiedzieć, że to nie jest tylko mój pogląd.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Za chwilę udzielę panu głosu. Myślę, że pan wójt może być przekonujący, zwłaszcza dzisiaj, bo wszyscy wiedzą jaka jest władza wójtów, burmistrzów i prezydentów. Można wszystko.

Bardzo proszę, kolejny mówca. Następnie pan wójt.

Rybak z Rewala, członek Wolińskiego Stowarzyszenia Rybaków Jerzy Jasicki:

Serdecznie dziękuję pani przewodnicząca. Na początek drobna uwaga. Panie wójcie, niepotrzebnie się pan denerwuje. Mam do pana pytanie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przepraszam, może się pan przedstawić?

Rybak z Rewala, członek Wolińskiego Stowarzyszenia Rybaków Jerzy Jasicki:

Jerzy Jasicki, rybak z Rewala – staż pracy 55 lat na Zatoce Pomorskiej.

Panie wójcie, pytanie do pana, a nie do Komisji. Dlaczego od kilkunastu lat nie pozwala pan na rozbudowę podstawowych wielkości boksów? Nie pozwala pan na to od kilkunastu lat. Chodzimy z synem do pana w tej sprawie na okrągło. Słyszymy od pana nie, nie i nie. Ostatnio poinformowałem pana, że w ramach unijnej pomocy możemy uzyskać 75 tys. euro na rozbudowę przystani rybackiej. Przecież moglibyśmy z tej przystani zrobić cacko. W tej chwili jest to jedna z najgorszych przystani rybackich na trenie polskiego wybrzeża. Przecież tak nie może być! Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Drodzy państwo, proponuję przychylić się do mojej propozycji. Na koniec pan wójt, bardzo proszę.

Wójt Gminy Rewal Robert Skraburski:

Chciałbym powiedzieć, że moje zdanie wynika z podjętych uchwał. Brak mojej zgody na rozbudowę restauracji na górnym piętrze wynika tylko z uchwały, która została podjęta w 2013 r. Można to zmienić w wyniku inicjatywy, ale do dzisiaj takiej inicjatywy nie ma. Jest jeszcze inny – ważny czynnik – czynnik społeczny. Skoro uchwała została uzgodniona z czynnikiem społecznym, a więc mieszańcy dogadali się co do tego, że chcą rozwoju baz, ale nie chcą restauracji, więc realizuję taki program, który suweren pozwolił mi realizować w formie uchwał. To tyle pani przewodnicząca. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie wójcie, czekam na pańską inicjatywę. Mam nadzieję, że wyjdzie naprzeciw rybakom. Od 2013 r. zmieniła się rzeczywistość i pan wójt pomoże rybakom, dla których jest to źródło dochodu, a poza tym będzie to atrakcja turystyczna dla rozwoju duszy i ciała.

Na koniec, na deser i kończymy dyskusję – pan radny wojewódzki.

Radny sejmiku wojewódzkiego, członek Stowarzyszenia Ochrony Plaż i Klifów z Rewala Artur Łącki:

Dziękuję bardzo. Nie radny wojewódzki, tylko mieszkaniec Rewala – przedsiębiorca turystyczny z trzydziestosiedmioletnim stażem, nie mający żadnego biznesu wokół plaży w Rewalu, na klifie w Rewalu itd. Nie mam żadnego biznesu w Rewalu, tylko jestem jego mieszkańcem.

Chciałbym powiedzieć kilka zdań, żeby szanowna Komisja miała szeroki obraz tej sprawy i tego konfliktu (niestety). W 2010 r odbyło się zebranie sołeckie. Należy dodać, że Rewal liczy tysiąc mieszkańców. W 2010 r. rozpoczęła się sprawa nadbudowy. Nie chodzi o rozbudowę bazy na parterze. Chodzi o nadbudowę., tj. II piętro, które zabuduje klif, czyli jedyne miejsce widokowe w Rewalu. Jest to jedyne miejsce chodnika, z którego widać morze. Tak niestety zostało to wybudowane. W innym miejscu jest pas techniczny Urzędu Morskiego, w którym stoją lub leżą drzewa i nic nie widać, albo jeszcze w innym – stara zabudowa. Zatem jest to jedyne miejsce, z którego widać morze. Tam turyści przesiadują wieczorami, chodzą na spacery itd. Jest to właściwie główny punkt Rewala, dlatego że można usiąść i podziwiać zachód słońca nad morzem. Kto z państwa tego nie podziwiał będąc nad morzem? Rybacy nie mówią o rozbudowie na terenie parteru. Mówią o nadbudowie o piętro, które zasłoni to miejsce i możliwość widoku.

W 2010 r odbyło się zebranie wiejskie w Rewalu. Na tysiąc mieszkańców ponad pięciuset bierze udział w zebraniu. Zebrano 470 podpisów pod zakazem zabudowy na klifie. Rybacy mówią, że chce się ich wyrzucić z plaży. Nie proszę państwa. Nigdy, nawet w uchwale z pamiętnego wiejskiego zebrania, jest napisane, że chcemy aby rybacy zostali na plaży, ale nie pozwolimy na to, żeby zabudowali nam Rewal. Tylko o to chodzi.

Pani przewodnicząca Tasarz nie powiedziała również o Stowarzyszeniu Ochrony Plaż oraz o tym, że w 2015 r. stowarzyszenie wystosowało różne petycje, ale zawsze stwierdzało, że rybacy mają prawo uprawiać swoje rzemiosło rybackie w Rewalu i nie planuje się im tego odbierać. To znajduje się w jednym z pism stowarzyszenia, które wpłynęło do pani przewodniczącej Tasarz, ale tego już nie powiedziała.

Proszę państwa, w Rewalu liczącym tysiąc mieszkańców zarejestrowano ponad 900 podmiotów gospodarczych. Z tego 870 podmiotów pracuje w turystyce. Tymczasem 6 łodzi rybackich próbuje zawłaszczyć 60% plaży w Rewalu. Tylko o to chodzi! Nikt nie chce wyrzucać rybaków z Rewala. Nie będę rozwiązywał konfliktu między zarządcą a rybakami. Moim zdaniem baza rybacka powinna być dofinansowana, ale rybacy, gdyby byli uczciwi w swoich zamiarach powiedzieliby, że rada gminy i mieszkańcy dawali im za darmo dwa inne – alternatywne – tereny, po to żeby nie rozbierali ryby na plaży, żeby na plaży nie znajdowały się wnętrzności, łuski i brud, bo niestety, ale to nie jest czysty zawód. Rybacy, podobnie jak rybacy niechorscy, powinni zabierać ryby na inną działkę, na której z naszych podatków i pieniędzy unijnych wybudowalibyśmy bazę rybacką. Rybacy tego jednak nie chcieli. Cały czas mówią tylko i wyłącznie o plaży. Był projekt, który można było realizować, zwłaszcza że gmina miała pieniądze i nie była tak zadłużona.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przepraszam, proszę kończyć.

Radny sejmiku wojewódzkiego, członek Stowarzyszenia Ochrony Plaż i Klifów z Rewala Artur Łącki:

Jeszcze jedno zdanie. Gdy gmina nie była zadłużona opracowano projekt budowy nowej przystani rybackiej dla wszystkich rybaków na Kanale Liwia Łuża. Tak jest robione we wszystkich bazach rybackich w Polsce – porządny port rybacki. Nie chcą. Proszę państwa, nie chodzi o rybaczenie. Chodzi o metr terenu za 5 tys. zł. My mówimy, że jeżeli ktoś chce dostać metr terenu za 5 tys. zł i robić tam biznes, to, jak wszyscy w tym kraju, powinien stanąć do normalnego przetargu. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Mam zapisane pan Artur Łącki.

Radny sejmiku wojewódzkiego, członek Stowarzyszenia Ochrony Plaż i Klifów z Rewala Artur Łącki:

Tak jest. Mieszkaniec Gminy Rewal.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Radny sejmu wojewódzkiego, członek Stowarzyszenia Ochrony Plaż i Klifów z Rewala.

Radny sejmiku wojewódzkiego, członek Stowarzyszenia Ochrony Plaż i Klifów z Rewala Artur Łącki:

Tak jest.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, ostatni głos w tym punkcie.

Prezes Wolińskiego Stowarzyszenia Rybaków Henryka Palusińska:

Szanowni państwo, pani przewodnicząca, panie ministrze, po pierwsze, zgadzam się z panią przewodniczącą, że nie rozwiążemy problemu na tej sali. Wobec tego wnioskujemy o jak najszybsze powołanie zespołu roboczego, reprezentatywnego do rozwiązania sprawy.

Po drugie, cieszę się ogromnie i jeszcze raz wyrażę radość, że odbywa się to spotkanie. Argumenty które padają, w dalszym ciągu idą w kierunku, żeby przedstawić rybaka jako lenia, flejtucha, że chce coś robić na plaży i do tego, żeby jeszcze mu za to płacili. No, proszę państwa, przepraszam, ale nie będziemy z takimi argumentami polemizować, bo są to argumenty poniżające dla tej grupy społecznej.

Z wypowiedzi państwa przedmówców wynika, że rybacy to nie jest czynnik społeczny, że nie trzeba z nimi nic konsultować itd. Myślę, że jednak trzeba, czego dowodem jest to dzisiejsze spotkanie, za co dziękuję po raz trzeci.

Proponuję zmienić optykę spojrzenia na całą sprawę i wtedy nie będzie konfliktu. Państwo mówicie, że na przystani jest brudno i brakuje odpowiedniego wyposażenia. Proszę państwa, proszę odwiedzić inne przystanie w Zachodniopomorskiem i zobaczyć jak wyglądają. Tam wójtowie i burmistrzowie chcą coś robić dla rybaków. To tam w poprzedniej perspektywie finansowej wybudowali piękne przystanie ze stuprocentową stopą zwrotu. Wydzierżawiają przystanie rybakom i nie ma dyskusji, że ktoś coś nadbudowuje, albo dobudowuje. Taką inicjatywę można było podjąć i zrealizować i wiele samorządów w naszym województwie to zrobiło – są tego dowody.

Zwracam się do wszystkich zebranych, a szczególnie do najbardziej zainteresowanych, aby nie wytykali sobie, szanowali siebie, a po drugie, apeluję o dobrą wolę rozwiązania problemu.

Jeżeli mogę, chciałabym zadać pytanie pani przewodniczącej i panu ministrowi, czy to prawda, że został zmieniony status przystani morskich w Niechorzu i Rewalu na turystyczny? Wiadomo nam, że takie decyzje mogą zapaść tylko i wyłącznie ustawą. Czy jest możliwe, żeby dokonano takich zmian niższym aktem prawnym? Dziękuję bardzo.

Minister Marek Gróbarczyk:

Prostuję. Takie zmiany nie nastąpiły.

Prezes Wolińskiego Stowarzyszenia Rybaków Henryka Palusińska:

Proszę państwa, dlaczego o to pytam? Ponieważ w planie zagospodarowania przestrzennego tak jest napisane. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę państwa, kończymy ten punkt porządku posiedzenia. Zapraszam do konsultacji w znacznie mniejszym gronie. Pana wójta zachęcam do inicjatywy.

Zgadzam się, powinna nastąpić zmiana myślenia na temat rybaków, którzy też chcą żyć, łowić i najwyższy czas, żeby mogli prowadzić inną działalność gospodarczą. Jeżeli chodzi o zanieczyszczenia, zapraszam do nas, gdzie foki robią co chcą i również nie jest za czysto, a tyle mówi się o tych pięknych, błagających foczych oczkach patrzących na turystów. Poglądy naszych rybaków na temat fok są odmienne – moje również.

Kończąc ten punkt, zapraszam państwa do rozpatrzenia punktu drugiego posiedzenia, a mianowicie, omówienia aktualnej sytuacji Polskiej Żeglugi Morskiej. Bardzo proszę pana ministra o informacje, a następnie zapraszam państwa parlamentarzystów i gości do dyskusji. Dziękuję bardzo. Bardzo proszę panie ministrze.

Minister Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, w ramach zarządu Polskiej Żeglugi Morskiej w dniu 17 lutego 2017 r. zdecydowaliśmy o powołaniu zarządcy komisarycznego i wprowadzenia ekstraordynaryjnych procedur działania z powodu niezwykle trudnej sytuacji PŻM.

Przejmując nadzór właścicielski nad tym przedsiębiorstwem w 2015 r. przystąpiliśmy do przejmowania dokumentów z Ministerstwa Skarb Państwa. Niestety, ale dokumenty, które otrzymaliśmy, wskazywały na duże uchybienia w zakresie nadzoru właścicielskiego Skarbu Państwa nad tym przedsiębiorstwem. Ponadto brakowało wielu dokumentów.

W ubiegłym roku zorganizowaliśmy wiele spotkań ze związkami zawodowymi, ówczesnym zarządem i radą pracowniczą w celu stworzenia programu, a przede wszystkim uzyskania informacji dotyczących bieżącego stanu przedsiębiorstwa. Ubiegły rok nie wskazywał trudnej sytuacji, którą mamy w PŻM. Wskazywał tylko i wyłącznie na pewne działania dotyczące uzyskania kredytów, jak również zaciągnięcia kolejnych zobowiązań w celu (jak słyszeliśmy) osiągnięcia pozytywnej sytuacji w przedsiębiorstwie. Niestety, ale przez cały ubiegły rok nie doczekaliśmy się programu naprawczego. Zdaniem poprzedniego zarządu taki program nie był konieczny.

Dochodzące do nas informacje z rynku kapitałowego, jak również z samego przedsiębiorstwa, na temat stanu finansów przedsiębiorstwa, spowodowały konieczność prze-

prowadzenia audytu. W ramach ustawy o przedsiębiorstwach państwowych oraz obowiązków wynikających z nadzoru właścicielskiego Skarbu Państwa, które znajdują się w MGMiŻŚ, przeprowadziliśmy audyt, którego celem była ocena sytuacji przedsiębiorstwa. Audyt został przeprowadzony i przekazany również na ręce pani przewodniczącej. Ze względu na zawarte w nim dane wrażliwe z punktu widzenia przedsiębiorstwa, bardzo proszę (dla dobra przedsiębiorstwa), żeby po zapoznaniu się z audytem nie podawać danych na forum publicznym. Natomiast chętnie odpowiem na kierowane indywidualnie pisemnie zapytania.

Audyt wskazał kilka obszarów, które powinny być natychmiast poprawione. Uprawnienia właścicielskie Skarbu Państwa w wykonaniu naszego ministerstwa pozwalają poruszać się w ramach takich audytów tylko i wyłącznie w oparciu o ustawę, co znacznie zawęża kontrolę. Ponadto, w naszej ocenie nie jest konieczna aż tak głęboka kontrola z prostego powodu, a mianowicie, ministerstwo nie jest jednostką, która ma zarządzać tym przedsiębiorstwem. Ma jedynie sprawować nadzór właścicielski. Nadzór właścicielski wymagał korekty i na tę okoliczność została przygotowana procedura.

Zanim poproszę zarządcę komisarycznego – pana Pawła Brzezickiego o omówienie tego tematu, jeżeli można, poproszę pana Macieja Styczyńskiego do przedstawienia obecnej sytuacji na rynku żeglugowym, tj. otoczenia rynkowego przedsiębiorstwa.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję panie ministrze. Bardzo proszę.

Naczelnik Wydziału Przemysłu Okrętowego w Departamencie Gospodarki Morskiej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Maciej Styczyński:

Dziękuję bardzo. Pozwolę sobie włączyć i omówić prezentację.

Pani przewodnicząca, panie ministrze, szanowni państwo, w prezentacji chciałbym przedstawić otoczenie rynkowe, w którym działa PŻM jako armator. PŻM jest armatorem głównie masowców, ale również i innych jednostek, aczkolwiek w mniejszej skali.

Na pierwszym slajdzie pokazano zmienne rynku w oparciu o stawki frachtowe, czyli generalnie uśrednione zyski na masowcach – wyliczone w ujęciu globalnym. W tym zakresie widzimy bardzo duże wahania i dużą niestabilność tego rynku. Dane pochodzą z 10 marca br. Mamy do czynienia z trendami wzrostowymi, aczkolwiek są to trendy na niespokojnym rynku i w zależności od różnego rodzaju uwarunkowań globalnych, które omówię na następnych slajdach, mogą spać lub się podnieść. Należy zaznaczyć, że w chwili obecnej PŻM funkcjonuje na bardzo ciężkim gruncie i musi zmierzyć się z działaniem trudnym biznesowo.

Kolejny slajd pokazuje zapotrzebowanie na usługi masowców w odniesieniu do podstawowych wożonych towarów, czyli w oparciu o produkcję stali największych wytwórców, czy też regionów świata, w których jest największe zapotrzebowanie na stal. Dotyczy to również handlu rudą żelaza oraz węglem. Jak widać na slajdzie, są to wartości niezbyt wysokie. Rynek jest ustabilizowany na poziomie 0% z bardzo niewielkimi wzrostami lub spadkami. Tak naprawdę jest to wielka niewiadoma w najbliższym czasie, aczkolwiek ważne, że rynek jest obecnie stabilny.

Następny slajd pokazuje ogólnie wartość dziennych stawek czarterowych. W chwili obecnej występują dosyć duże wahania, czyli według stanu na 10 marca oraz na ubiegły piątek. Ta sytuacja ma miejsce również w masowcach przewożących chemię, czyli takich, których jest najwięcej w PŻM. Można powiedzieć, że w według stanu na połowę marca mamy lekki wzrost.

Kolejny slajd obrazuje masowce – tzw. czarter na czas w układzie kilku lat. Proszę zwrócić uwagę szczególnie na dolną część slajdu, gdzie opisano wartości dotyczące tego rynku. Od początku 2017 r. obserwujemy niskie poziomy wartości w porównaniu do lat ubiegłych.

Przejdę do kilku slajdów w pełni opisujących uwarunkowania gospodarcze, które przekładają się na stan gospodarki, a także możliwości prowadzenia biznesu morskiego, tj. zapotrzebowania na te usługi. Przede wszystkim chciałbym wskazać indeks BDI (*Baltic Dry Index*), który w sposób najbardziej obiektywny oddaje trendy w gospodarce światowej i jednocześnie pokazuje trendy, które przekładają się na zapotrzebo-

wanie na usługi transportowe. Generalnie jest to trend wzrostowy. W ciągu ostatnich kilku tygodni ma wyłącznie tendencję wzrostową. W ubiegłym tygodniu była to średnia na poziomie 939 punktów. W tym tygodniu BDI przekroczył tysiąc punktów. Są to dobre informacje, chociaż jak dla wszystkich wskaźników, obowiązują zasady cykli koniunkturalnych. Biorąc jednak pod uwagę dane można powiedzieć, że w ciągu kilku tygodni powinien zostać zachowany trend wzrostowy, co przynajmniej okresowo przełoży się na wzrost zainteresowania usługami transportu morskiego, w tym masowcami.

Kolejny slajd, który ważny jest dla pokazania ryku i jego otoczenia, obrazuje produkcję przemysłową w najważniejszych regionach świata oraz dodatkowo pokazuje produkcję przemysłową w Europie Środkowo – Wschodniej oraz w Ameryce Południowej. Jeżeli chodzi o kraje wchodzące w skład OECD, do której należy Polska oraz potęgi gospodarcze świata, widzimy uśredniony wzrost na poziomie 1,8%, co jest wzrostem zarówno oczekiwanym, jak i perspektywicznie nie wskazującym na groźbę dużej recesji, ale być może nawet na zachowanie stałych wzrostów. Jeżeli chodzi o Azję, która generuje bardzo dużą część ruchu w biznesie transportu morskiego, sytuacja jest mniej wyrównana – częściowo brakuje danych, co wynika z polityki poszczególnych państw. Generalnie, np. obserwujemy wzrost powyżej 5% w Chinach, a jak spłyną dane w styczniu, może okazać się, że wzrost wynosi 6% lub więcej.

Następny slajd obrazuje rynki walutowe, wnioski oraz prognozy na najbliższe 3 i 12 miesięcy. Dane wskazują na ustabilizowanie kursu dolara, zarówno w odniesieniu do funta, euro, jak również do japońskiego jena. Patrząc na ostatnie dwa – trzy lata i cykle koniunkturalne w transporcie morskim można powiedzieć, że może nastąpić osłabienie dolara. Nie powinno być jednak dużych wahań walutowych, co również ważne jest dla armatorów.

Na kolejnym slajdzie zobrazowano stopy procentowe oraz inflację, które świadczą o kondycji gospodarki globalnej.

Poseł Magdalena Kochan (PO) – spoza składu Komisji:

Przepraszam pani przewodnicząca, chciałabym zabrać głos w kwestii formalnej.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę bardzo.

Poseł Magdalena Kochan (PO) – spoza składu Komisji:

Bardzo dziękuję. Bylibyśmy bardzo wdzięczni panu referującemu sprawę, gdyby raczej skupił się i zmierzał do omówienia dzisiejszej sytuacji PŻM, a nie jego otoczenia. Bylibyśmy za to bardzo wdzięczni. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Zmierzamy do końca prezentacji i przejdziemy do sytuacji w PŻM, aczkolwiek zwracam uwagę, że PŻM funkcjonuje w pewnym otoczeniu.

Naczelnik wydziału w departamencie MGMiŻŚ Maciej Styczyński:

Dziękuję pani przewodnicząca. Rzeczywiście zmierzam ku końcowi. Państwo widzą jak wyglądają dane dotyczące stóp procentowych i inflacji.

Kolejny slajd (dosyć ważny) obrazuje światową flotę transportową w odniesieniu do DWT (*deadweight tonnage*), czyli do nośności. Ważne jest jak na tle innych armatorów plasuje się PŻM.

Warto poruszyć kwestie dotyczące zamówień na nowe masowce. Dane wskazują na niski poziom portfela zamówień na nowe jednostki w odniesieniu do całości floty. Oczywiście odnosi się to również do rynku i obrazu zapotrzebowania na dany typ jednostek. Jest to jakby sedno sprawy.

Następny slajd obrazuje aktualną flotę masowców wraz z portfelem zamówień i dostawami, czyli to, o czy wcześniej mówiłem, tylko bardziej szczegółowo w podziale na rodzaj statków. Dla przypomnienia, PŻM w swojej flocie posiada głównie statki typu *handysize*, czyli definicyjnie między 10 000 a 40 000 DWT.

Na kolejnym slajdzie pokazano zmiany w światowej flocie (liczba statków / DWT), co jest również ważne pod kątem możliwości funkcjonowania, czy też operowania na konkretnych specyficznych rynkach. Ważna w slajdzie jest środkowa tabela, która

pokazuje masowce – w 2016 r. i od początku br. Możemy powiedzieć, że zmiany są godne z oczekiwaniami.

Na ostatnim slajdzie jako ciekawostkę pokazano dane dotyczące własności floty, tj. zmiany zachodzące w tym obszarze w latach 2013 – 2016 oraz na dzień 1 marca br. Grecja Japonia, Chiny, Niemcy, Stany Zjednoczone to główni armatorzy. W tabeli poniżej pokazano procentowe zmiany w morskim handlu światowym dla poszczególnych grup przewożonych towarów oraz indeksy rok do roku.

Bardzo dziękuję za uwagę.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Wydaje mi się, że przedstawienie otoczenia jest bardzo ważne. Czy pan minister chciałby zabrać głos? Bardzo proszę panie ministrze.

Minister Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Pytanie, które zadała pani poseł jest niezwykle ważne. Dlaczego odnosimy się w ten sposób do PŻM? Dlatego, że to dotyczy PŻM. Mamy dane dotyczące rynku światowego i jak wyglądają zmiany na tym rynku. W tych warunkach będzie funkcjonował PŻM. To, czy PŻM będzie istniał lub nie, to między innymi zależy od tego tematu. Niestety, ale dotychczas nikt w ramach nadzoru właścicielskiego nie prowadził takich ocen. Komórka, którą stworzyliśmy, ma za zadanie przedstawiać nam takie nudne i nieciekawe informacje, ale – jak się okazuje – niezwykle ważne. Wskazują nam, że np. obecnie jest tendencja wzrostowa, ale na tyle jest płaska, że ten rok będzie tragiczny, jeżeli chodzi o rozwój floty – przede wszystkim masowców, co jest podstawą funkcjonowania PŻM. Możemy jednak założyć, że w ramach tego wzrostu 2017 r. będzie ostatnim tak fatalnym w skutkach i efekty wszelkich działań pojawią się dopiero w 2018 r.

Naszym głównym założeniem jest normalne funkcjonowanie tego przedsiębiorstwa w 2018 r. PŻM musi pozostać przedsiębiorstwem państwowym, a po drugie, musi funkcjonować, w tym zachować jak największą liczbę statków, co jest tego podstawą.

Nasze decyzje podyktowane były trzema zasadniczymi czynnikami. Pierwszy z nich to trudna sytuacja na rynku międzynarodowym. Poprzedni rok był fatalny, jeżeli chodzi o transport morski (przede wszystkim BDI). Drugi powód to decyzje banków, które podążają za tym co dzieje się na rynku żeglugowym. Mieliśmy do czynienia z terminami zapadalności spłat zobowiązań i wymagalności spłaty odsetek, które dotknęły PŻM. Trzeci czynnik dotyczy spraw wewnętrznych przedsiębiorstwa, czyli brak programu restrukturyzacyjnego przedsiębiorstwa, o którym mówiły wszystkie banki, a przede wszystkim nasze banki, które w obecnym kształcie przedsiębiorstwa nie widziały szansy na jego dalsze funkcjonowanie. Dlatego zdecydowaliśmy się podjąć drastyczne kroki na okres jednego roku. Dla PŻM ten rok jest kluczowy.

Jeżeli pani przewodnicząca pozwoli, oddam głos panu Pawłowi Brzezickiemu.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę panie komisarzu.

Zarządca komisaryczny Polskiej Żeglugi Morskiej Paweł Brzezicki:

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, panie ministrze, bardzo dziękuję za możliwość zabrania głosu. Tytułem wstępu chciałbym państwu powiedzieć, że to, co państwu pokazał pan dyrektor Styczyński oznacza, że PŻM porusza się na rynku międzynarodowym.

Dochodzą do mnie różnego rodzaju spekulacje, że państwo powinno pomóc PŻM podobnie jak pomaga górnikom, hutnikom itd. Można sobie wyobrazić, że pomoc państwowa może być udzielona w infrastrukturę krajową, tzn. tak jak została udzielona LOT. Można sobie również wyobrazić, że jest udzielana na połączenia promowe Polski ze światem. Natomiast trudno sobie wyobrazić, żeby ministerstwo rozwoju lub minister finansów sponsorowały przewozy PŻM np. między Japonią a Australią lub Ameryką Południową a Chinami. Chciałbym powiedzieć, że to jest niemożliwe. Dlatego przedsiębiorstwo musi szukać rezerw u siebie uzyskując środki z zysku operacyjnego. Brak zysku operacyjnego przez pięć lat w tym przedsiębiorstwie powoduje ucieczkę banków. Z powodu braku zysku operacyjnego żaden nowy bank nie przyjdzie (nawet polski)

choćby z tego względu, że KNF natychmiast złoży doniesienie do prokuratury. Zysk operacyjny jest kluczowy dla tego przedsiębiorstwa.

Wielu z państwa prowadzi działalność gospodarczą. Chciałbym powiedzieć, że w przedsiębiorstwie PŻM zysk operacyjny są to wpływy operacyjne minus koszty operacyjne. Przed chwilą widzieliśmy na slajdach wpływy operacyjne, które są na niskim poziomie. Na koszty operacyjne składają się trzy główne elementy: koszty zawinięć do portów, koszty załogowe oraz koszty paliwa. Przedsiębiorstwo nie posiada wpływu na koszty paliwa. Jeżeli chodzi o koszty zawinięć do portów, to z przykrością muszę stwierdzić, że w ciągu ostatnich kilku lat polikwidowano spółki akwizycyjne i spółki, które były w stanie negocjować rabaty zawinięć portowych. W tej chwili likwidowana jest spółka w Hamburgu, co może uda się jednak zatrzymać. Ponadto, zlikwidowano spółkę w Rotterdamie, Rio de Janeiro, Sztokholmie, Hiszpanii oraz spółka w Maroko, gdzie co prawda pozostał przedstawiciel, ale nie ma spółki. Ogółem osiem podmiotów akwizycyjnych zostało wyrżniętych, odcinając nas od rynków i możliwości wpływu na koszty w miejscach, w których koszty są tworzone, czyli w portach.

Niestety, w tzw. międzyczasie, korzystając z hossy, pojawiły się różnego rodzaju kosztowne socjalne ułatwienia, liczone na poziomie kilkudziesięciu milionów dolarów powyżej wartości rynkowych dla przedsiębiorstw, które pracują w tym samym obszarze, czyli w przewozach ładunków suchych – masowych.

Jesteśmy niestety za drodzy i nie mamy zysku operacyjnego. Jeżeli nie osiągniemy zysku operacyjnego w sposób trwały, to nie przeniesiemy finansowania kapitałów w przyszłość.

Pozwoliłem sobie na dzisiaj przygotować materiał dla pana ministra. Materiał pokazuje kierunki działania przedsiębiorstwa w najbliższych miesiącach. Byłem zobowiązany do tego przez pana ministra Marka Gróbarczyka pismem z dnia 21 lutego br. Przepraszam, że miesiąc zajęło mi przygotowanie tak krótkiego materiału, ale pracujemy również nad programem naprawy PŻM, który przedstawię w trybie formalnym.

Może zostać postawione pytanie o sytuację PŻM. Sytuacja PŻM zaczęła się pogarszać w 2005 r. Tak stan trwał do dnia wprowadzenia zarządu komisarycznego, czyli przez dwanaście lat. W tej chwili sytuacja poprawia się. Wskutek rozmów i przywracania wiarygodności zarządu, banki i instytucje, które są wierzycielami PŻM, powoli się uspokajają.

Wiele razy pytano mnie o sytuację PŻM oraz o zarządzanie tym przedsiębiorstwem. Nie mogę powiedzieć, że był źle zarządzany, bo musiałbym wysunąć wnioski natury prawnej. Mogę tylko powiedzieć, że w ogóle nie było zarządzane, albo było zarządzane przez osoby, które nie mają uprawnień do zarządzania, natomiast potrafiły wpływać w negatywny sposób na decyzje zarządu.

Przedsiębiorstwo Państwowe Polska Żegluga Morska prowadzi działalność w sektorze, co podkreślam, międzynarodowego transportu morskiego, będąc przedsiębiorstwem dominującym w grupie kapitałowej o modelu holdingu mieszanego. Działalnością podstawową Grupy PŻM jest międzynarodowy transport ładunków sypkich statkami typu masowce oraz transport ładunków i pasażerów żeglugi promowej w południowym regionie Morza Bałtyckiego.

W 2015 r. Grupa PŻM prowadziła działalność ze stratą w wysokości…, a prognozowana strata Grupy PŻM za 2016 r wyniesie ponad… Kropka. Sprawozdanie finansowe za 2016 r. jest w trakcie przygotowania.

W latach 2015 – 2016 Grupa PŻM realizowała program inwestycyjny zakupu nowobudowanych statków, wymagający nakładów przekraczających rentowność operacyjną przedsiębiorstw oraz zdolność lewarowania. Prognozy finansowe wskazywały na utratę płynności finansowej Grupy już w I kwartale tego roku, co w konsekwencji spowodowałoby postawienie przedsiębiorstwa przez instytucje finansujące w stan natychmiastowej wymagalności spłaty kredytów inwestycyjnych i likwidacyjną dekapitalizację aktywów w postaci statków. Tak panowie związkowcy, statki zostałyby zabrane PŻM i oddane armatorom, którzy realizują działalność zyskiem operacyjnym.

Kluczowymi kierunkami programu naprawczego, wdrażanego w PŻM P.P. i Grupie PŻM są: a) osiągnięcie dodatniej rentowności operacyjnej statków z uwzględnieniem kosztów ogólnego zarządu poprzez redukcję i optymalizację rocznych kosztów utrzymania technicznego statków, b) zakupy – transport – magazynowanie – robocizna

w intensywności do 50% w stosunku do bazowej wersji budżetu na nakłady techniczne, c) redukcja kosztów pracy na statkach poprzez: zmniejszenie liczby osób zatrudnionych, zmniejszenie obsady etatowej, rewizję i zmniejszenie wynagrodzeń podstawowych załóg pływających w ramach mieszczących się i akceptowalnych przez ITF międzynarodowych standardach, czasowe zawieszenie, likwidację lub zmniejszenie nakładów na niektóre pieniężne świadczenia pracownicze, bonusy stanowiskowe, ekstra bonusy, nagrody jubileuszowe, składki na ubezpieczenia społeczne, dedykowane dodatki oraz świadczenia niepieniężne, d) wydłużenie kontraktów pracy na statku skutkujące obniżeniem kosztów podmian, e) redukcja kosztów zarządu statkami – management handlowy, techniczny, finansowy, załogowy – poprzez obniżenie kosztów ogólnego zarządu, tj. redukcja liczby zatrudnionych w PŻM oraz spółkach pomocniczych, redukcja wysokości wynagrodzeń, czasowe zawieszenie, likwidacja lub zmniejszenie nakładów na niektóre pieniężne świadczenia pracownicze, realizacja programu dobrowolnych odejść, redukcja wynajmowanej powierzchni biurowej, optymalizacja procesów zakupowych pod kątem wewnętrznego kosztu procesu i efektywności cen zakupu, f) redukcja wysokości kapitału *working capital* poprzez stopniowe zmniejszanie stanu zapasów, g) renegocjacje umów z bankami na kredyty inwestycyjne pod kątem odroczenia terminów płatności przypadających na I półrocze 2017 r., h) negocjacje z konsorcjum banków dotyczące refinansowania na warunkach komercyjnych części zobowiązań kredytowych wobec banków dotychczas finansujących działalność przedsiębiorstwa z efektem alokacji terminowej spłat, i) rewizja (pod kątem prawnym) możliwości zwrotu części zaliczek od niektórych stoczni na inwestycje w budowie, zawarcie ugody lub odebranie statków po cenach rynkowych ze 100% finansowaniem budującego, czyli stoczni.

Sytuacja jest bardzo ciężka. Często jestem pytany o wielkość zadłużenia PŻM. PŻM nie jest winien bardzo dużo. Powiedzmy, że jest to część rocznych wpływów. Natomiast odchodzenie od finansowania PŻM przez instytucje zewnętrzne wynika z tego, że od pięciu lat PŻM nie ma zysku operacyjnego. W związku z tym nie rokuje spłaty zobowiązań. Ten stan utrzymuje się od pięciu lat. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo panie zarządco – armatorze. Jeżeli państwo parlamentarzyści chcą zabrać głos, bardzo proszę. W pierwszej kolejności pani poseł, następnie pan Misiło. Bardzo proszę.

Poseł Magdalena Kochan (PO) – spoza składu Komisji:

Bardzo dziękuję pani przewodnicząca. Nie jestem członkiem Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, ale jestem wiceprzewodniczącą Komisji Polityki Społecznej i Rodziny. Stąd moje pytanie dotyczące tego, co jest najistotniejsze w każdym przedsiębiorstwie, tj. ludzie. Państwo zatrudniacie co najmniej 3 tys. osób, które pływają. Te osoby po raz pierwszy usłyszały dzisiaj, że restrukturyzacja przedsiębiorstwa i doprowadzenie do osiągania zysków dokonuje się poprzez zwalnianie osób, o czym usłyszeliśmy od pana zarządcy komisarycznego, a następnie przez obcinanie świadczeń, które do tej pory były współfinansowane niewielkimi pensjami. Przy okazji chcę przypomnieć, że większość z osób zatrudnionych przez PŻM to właściwie osoby przebywające na 5, 6, 7, a czasem 10-letnich (i więcej) bezpłatnych urlopach. Układ zbiorowy tego nie przewidywał, ale zwyczajowo dopłacaliście państwo 120 USD miesięcznie każdemu pływającemu na ubezpieczenia społeczne – mówiąc krótko ZUS. Ubezpieczaliście ich także zdrowotnie w innej firmie, której nazwy nie będę wymieniać. Jak rozumiem, z wypowiedzi pana zarządcy komisarycznego wynika, że niewpisane w układ zbiorowy rzeczy współfinansowania ubezpieczeń społecznych i ubezpieczeń zdrowotnych oznacza, że zostanie to pracownikom obcięte. Zatem na pracowników czekają zwolnienia i rezygnacja z przywilejów, jak powiedzieliby niektórzy, a ja mówię, że to bardzo złe określenie.

Załoga, licząca łącznie około 6 tys. osób w Polsce nie wie na czym stoi i nie wie jak będą wyglądać ich emerytury. Byłabym wdzięczna, gdyby pan zarządca komisaryczny mógł udzielić bliższych informacji na ten temat. W tej chwili bardzo wiele osób zatrudnionych w ten sposób zwraca się do mnie z prośbą o wyjaśnienie ich sytuacji. Nie wiedzą co ich czeka. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Dziękuję bardzo. Pan poseł Misiło, bardzo proszę.

Poseł Piotr Misiło (N):
Pani przewodnicząca, szanowni państwo, chciałbym prosić pana ministra lub panią przewodniczącą, żeby do członków Komisji trafił program restrukturyzacji, o którym przed chwilą wspominał pan Brzezicki. Rozumiem, że to, co pan przedstawił, mówiąc kolokwialnie, jest tylko jego ramową zajawką. Program restrukturyzacji jest rzeczą absolutnie fundamentalną dla tego przedsiębiorstwa. Powinniśmy się z nim zapoznać, aby merytorycznie się do niego odnieść. Bardzo proszę, jeżeli program jest, aby dzisiaj znalazł się w naszych skrzynkach mailowych, a jeżeli wymaga to jeszcze czasu, żeby przekazano posłom materiał z programem w rozsądnym terminie – powiedzmy tygodnia.

Panie ministrze, wiem, że nie zgadzamy w zakresie interpretacji ustawy o przedsiębiorstwach państwowych z 1981 r. – art. 1 i 65, ale pan jako menedżer kierujący ministerstwem musi brać pod uwagę, że państwa interpretacja może być błędna i to ja mogę mieć rację. To z czysto procesowej ostrożności. Chciałbym zapytać, czy jest pan przygotowany na sytuację, w której sąd stwierdzi, że wprowadzenie komisarza jest niezgodne z ustawą z 1981 r.? I co wówczas? Jeżeli tak będzie, to wszystkie decyzje podejmowane obecnie przez pana komisarza są nieważne i w przyszłości mogą być podważane oraz negowane przez wszystkich uczestników gry rynkowej. Od profesjonalnego i zawodowego menedżera, a niewątpliwe takim pan jest, oczekuję alternatywnych rozwiązań. Nie rozmawiamy o warzywniaku, czy smażalni (z całym szacunkiem) w Rewalu, tylko o porządnym i potężnym armatorze, jakim jest PŻM. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Panie pośle, nie dzieliłabym przedsiębiorstw na lepsze i gorsze, bo i mały rybak i PŻM są…

Poseł Piotr Misiło (N):
Dodałem: „z całym szacunkiem".

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Na całe szczęście panie pośle.

Poseł Piotr Misiło (N):
Pani przewodnicząca, w takim razie proszę nie wyrywać zdania z kontekstu.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Panie pośle, nie udzieliłam panu głosu.

Poseł Piotr Misiło (N):
Po co pani komentuje słowa, które nie padły? Proszę być przyzwoitą.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Proszę mi nie przerywać i nie pouczać.

Poseł Piotr Misiło (N):
I *vice versa*.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Proszę być przyzwoitym wobec rybaków i nie dzielić przedsiębiorców na lepszych i gorszych.

Poseł Piotr Misiło (N):
Pani przewodnicząca, jeżeli pani nie rozumie prostej wypowiedzi, to proszę jej nie komentować.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Dobrze, już rozumiem.

Poseł Piotr Misiło (N):
Widzę, że pani nie rozumie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Proszę trzymać nerwy na wodzy. Panie pośle, nie udzieliłam panu głosu.

Poseł Piotr Misiło (N):

I *vice versa*.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jestem przewodniczącą Komisji. Prowadzę posiedzenie zgodnie z ustalonym porządkiem i udzielam głosu według kolejności zgłoszeń. Bardzo proszę, pan poseł Szałabawka, pan poseł Obrycki i pan poseł Zaremba. Bardzo proszę panie pośle.

Członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" PŻM Paweł Kowalski:

Przepraszam pani przewodnicząca, ale przyzwoitość pana posła…

Mam pytanie do pana komisarza Pawła Brzezickiego. Chciałbym, żeby pan komisarz odpowiedział na tyle, ile może. Proszę nam i członkom Komisji przedstawić trochę bardziej szczegółowo okres ostatnich pięciu lat.

Odnosząc się do kwestii niepewności 3 tys. marynarzy, chciałbym powiedzieć, że obecna sytuacja jest dla nich dużo bardziej klarowna i przejrzysta niż ta, do której mogłoby dojść w PŻM, a której nawet nie chcę rozwijać. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dla przypomnienia państwu posłom, chciałabym powiedzieć, że realizując prośbę nieobecnego wiceprzewodniczącego Komisji pana posła Aziewicza, skierowałam prośbę o udostepnienie audytu. Można się z nim zapoznać – jest do wglądu w sekretariacie Komisji.

Jeżeli chodzi o sprawozdanie finansowe za 2016 r., jak powiedział pan Paweł Brzezicki, jest w trakcie przygotowania. Program restrukturyzacyjny przekażę państwu mailowo po jego otrzymaniu.

Nie wymieniałam chyba pana posła Nitrasa, który również będzie zabierał głos. Obecnie proszę pana posła Marchewkę o zabranie głosu.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Dziękuję uprzejmie. Szanowna pani przewodnicząca, panie ministrze, chciałbym skierować pytanie do pana Pawła Brzezickiego, który stwierdził, że w całym procesie chodzi o odzyskiwanie wiarygodności w oczach banków oraz instytucji finansowych i taki proces zaczyna mieć miejsce. To znaczy, że pan lub przedstawiciele przedsiębiorstwa takie działania prowadzą.

Jeżeli PŻM ma poprawić wynik operacyjny, to rzeczywiście, trzeba zwiększyć przychody lub zmniejszyć koszty. Jeżeli mamy zwiększyć przychody, to biorąc pod uwagę prezentację, w której pokazano trudną sytuację globalną oraz w morskim transporcie międzynarodowym, może się to okazać bardzo trudne. Będzie pan musiał podejmować działania, które będą obniżały koszty bieżące. W związku z tym chciałbym pana zapytać, w jaki sposób będzie pan obniżał koszty, zwłaszcza że jeszcze dwa tygodnie temu zapowiadał pan, iż konieczne będzie obniżenie wynagrodzeń, albo redukcja zatrudnienia? Ilu osób będzie dotyczyć redukcja zatrudnienia i ewentualnie jakiej skali obniżenia kosztów spodziewa się pan w wyniku przeprowadzenia redukcji zatrudnienia?

Po drugie, zwrócił pan uwagę m.in. na kwestię konieczności ograniczenia wynajmu powierzchni biurowej. Z tego co wiemy wynika, że wynajmem powierzchni biurowych zajmuje się jedna ze spółek, która funkcjonuje w ramach grupy. Z informacji, które otrzymaliśmy na ostatnim posiedzeniu Zachodniopomorskiego Zespołu Parlamentarnego wynika, że ta spółka odnotowała zyski. W związku z tym chciałbym pana zapytać, jakie wyniki finansowe za 2016 r. odnotowały spółki polskie i zagraniczne wchodzące w skład Grupy PŻM? Skądinąd wiemy, że PŻM P.P. nie wykazało straty, a strata w wysokości 470 mln, o której wielokrotnie słyszeliśmy, została wygenerowana przez podmiot wchodzący w skład Grupy. Nie wiemy jednak który. Chciałbym, jeżeli to możliwe, aby pan Paweł Brzezicki odpowiedział na to pytanie.

Kilka miesięcy temu w MGMiŻŚ powstał zespół, którego celem, zgodnie z obietnicami wyborczymi PiS, ma być przywrócenie polskiej bandery na statki, które należą do polskich armatorów. Decyzja o tzw. wyprowadzeniu statków poza granice Polski została

podjęta kilkanaście lat temu. Pan minister Brzezicki o tym doskonale wie. Celem tamtego działania miało być m.in. obniżenie kosztów operacyjnych i poprawa konkurencyjności Polskiej Żeglugi Morskiej wobec przedsiębiorstw zagranicznych, funkcjonujących na tym samym rynku globalnym. W związku z tym chciałbym zapytać pana ministra o efekty prac zespołu.

Ponadto, działania zespołu skoordynowane są z działaniami podejmowanymi przez PŻM, czyli kluczowego polskiego armatora, którego blisko 60 jednostek pływa pod obcymi banderami (Bahamy, Cypr itd.). Panie ministrze, proszę o informację na temat efektów prac zespołu oraz odniesienie się do kwestii obniżania kosztów operacyjnych, o których mówił pan Paweł Brzezicki z jednoczesną próbą powrotu polskiej bandery. W jaki sposób będzie to skoordynowane i jak będzie to wyglądać? Dziękuję. Uprzejmie proszę o odpowiedź na pytania, które zadałem.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan poseł Obrycki.

Poseł Norbert Obrycki (N):

Dziękuję. Pani przewodnicząca, panie ministrze, nie sposób nie odnieść się do tak dalece idącego sformułowania (ewentualnie proszę o korektę), że przez ostatnie dwanaście lat PŻM nie był zarządzany w ogóle lub był źle zarządzany. Pięciu? Dobrze, zróbmy z tego pięć lat. Nawiązując do tego sformułowania, oczekiwałbym, a myślę, że inni zainteresowani również, aby pan zarządca komisaryczny powiedział jakiego rodzaju błędy popełniano w zarządzaniu, czy też jakie błędne decyzje podejmowano na przestrzeni tego okresu, co ostatecznie skutkowało wprowadzeniem zarządcy komisarycznego do przedsiębiorstwa. Jakie poniesiono nieuzasadnione koszty i wydatki, niepowiązane z koniunkturą gospodarczą na światowych rynkach, które upoważniają do stwierdzenia, że PŻM nie był zarządzany lub zarządzany był źle?

Z wypowiedzi pana ministra i prezentacji pana dyrektora wynika, że głównym czynnikiem wpływającym na sytuację w PŻM jest koniunktura gospodarcza i sytuacja na światowym rynku frachtów. Z prezentacji (mało czytelnej) wynika, że sytuacja jest dużo lepsza niż choćby rok temu. Spójrzmy na stawki frachtu statków do 80 tys. DWT. Rok temu stawka wynosiła 3700 dolarów, a obecnie 9000 dolarów. Proszę mnie skorygować, jeżeli nieprawidłowo przytoczyłem dane. Czy to znaczy, że wraz z przyjściem pana zarządcy komisarycznego zmieniły się cykle koniunktury na światowych rynkach frachtowych i wcześniejszy dyrektor – pan Szynkaruk nie potrafił przewidzieć koniunktury i cyklów gospodarczych? Z drugiej strony, i trudno z tym polemizować, bo jest to również podkreślane, mamy stwierdzenie, że wahania są nieuniknione, a niestabilność jest wpisana w tę branżę. Jedyne co możemy zrobić, to wykorzystać sytuację obecnej – dobrej – koniunktury.

Powiedział pan, że firma była źle zarządzana. To nie jest chyba prawdziwe stwierdzenie. Świadczy o tym choćby to, że nie zrezygnował pan z kadry zarządzającej, ponieważ na ostatnim spotkaniu Zachodniopomorskiego Zespołu Parlamentarnego przyznał pan, że przywrócono do pracy kluczowych dyrektorów. Właściwie jedyną ofiarą tej sytuacji w PŻM jest były dyrektor, który został odwołany, następnie się zwolnił z powodów osobistych.

Chciałbym się przyłączyć do pytania mojego przedmówcy – pana posła Marchewki odnośnie powrotu statków PŻM pod białoczerwoną banderę. Jak zaznaczył pan poseł, pan zarządca komisaryczny w 2004 r. walnie przyczynił się do tego, że cała flota trafiła do spółek *offshore*. Nikt jednak nie mówił, że było to złe posunięcie, ponieważ znacznie zredukowało koszty funkcjonowania przedsiębiorstwa, o których redukcji mówił dzisiaj pan zarządca komisaryczny. Mówię to jednak raczej w kontekście kosztów bieżących niż w kontekście pracowników PŻM. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Nitras, bardzo proszę.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Dziękuję pani przewodnicząca. W pierwszych słowach chciałbym powiedzieć, że bardzo się cieszę, że posiedzenie Komisji odbywa się w Szczecinie. W tej kadencji jest to drugie posiedzenie, które odbywa się w tym mieście. Cieszę się, że tak wiele osób zainteresowanych jest poruszanymi sprawami.

W dobrej wierze chciałbym powiedzieć, i tak to proszę traktować, że jakość przygotowania posiedzenia Komisji ma wpływ na to, czy pracuje się dobrze i owocnie, czy mamy poczucie satysfakcji. Niedobre przygotowanie powoduje, że satysfakcji nie ma. To uwaga natury ogólnej. Państwo posłowie wiedzą o czym mówię.

W kwestii PŻM – przedsiębiorstwa i sprawy wyjątkowo istotnej, powinniśmy szukać umiaru, spokoju i chciałbym mieć poczucie, że uda się nam zbudować odpowiedzialną atmosferę wokół tej sprawy.

Przypomnę, że przez kilka lat mieliśmy spór dotyczący PŻM i sposobu jego funkcjonowania. Formacja, którą reprezentuję wskazywała, że czasy się zmieniły i formuła, w której funkcjonuje PŻM nie do końca odpowiada potrzebom. Myślę, że bylibyśmy dzisiaj w innym miejscu, gdybyśmy kilka lat temu wprowadzili pewien współczesny, nowoczesny i klasyczny ład korporacyjny do tego przedsiębiorstwa, gdzie odpowiedzialność byłaby czytelna, sprawozdania oczywiste, funkcjonowałaby przejrzystość finansowa, a wiarygodność dla rynków byłaby łatwiejsza do weryfikacji. Bylibyśmy w innym miejscu.

Wydaje mi się, że niepotrzebnie wprowadzamy personalne uwagi. Panie dyrektorze, bardzo pana szanuję i wiem, że ma pan wielką wiedzę, ale my również nie jesteśmy ludźmi, którzy dopiero wczoraj zaczęli interesować się sprawami PŻM. Nie może pan podawać nam pojedynczych informacji np. na temat zamknięcia lub tego, co zostało uruchomione. Gdybym był złośliwy, to powiedziałbym, że mówi pan o biurze w Maroku, a sam pan mówi, że firma funkcjonuje przede wszystkim poza Europą itd. Nam należy się rzetelna informacja.

Idea przedsiębiorstwa państwowego była to idea przedsiębiorstwa, o którym wiemy więcej niż o jakimkolwiek innym podmiocie, bo jest przedsiębiorstwem nas wszystkich. Współcześnie możemy dowiedzieć się dużo więcej o każdym przedsiębiorstwie prywatnym notowanym na giełdzie niż o jakimkolwiek przedsiębiorstwie państwowym. W tej materii bardzo zaniepokoiła mnie uwaga pana dyrektora pod adresem związków zawodowych. Jak wiemy w przedsiębiorstwie państwowym funkcjonuje rada pracownicza. Nie jestem największym zwolennikiem funkcjonowania rady pracowniczej, ale dzisiaj, w ramach funkcjonującego prawa, rada pracownicza jest jedynym organem realnej społecznej kontroli, w tym również uzyskiwania informacji w przedsiębiorstwie. Ten organ decyzją pana ministra został zawieszony. Pan jest dzisiaj wszystkim – jednoosobowo decyduje pan o firmie.

Wiemy, że PŻM od wielu lat boryka się z problemami na rynkach i przystosowuje się do działania. Proste rezerwy, o których pan wspomniał, czyli kontrola wynagrodzeń, zatrudnienia, inwestycji, były robione. Oni to wszystko robili. Pan zapowiada dokładnie to samo, co zapowiadał Szynkaruk. Może bardziej pan przykręci, ale w tym co pan mówi, nie widzę jakiegoś strategicznego przełomu w kontekście sposobu zarządzania przedsiębiorstwem. Natomiast widzę osobistą satysfakcję, że oto ukłuł pan kogoś. Mnie ta sprawa nie interesuje. Szczerze mówiąc, relacje między panami również mnie nie interesują. Wydaje mi się, że wszystkich, którzy myślą o PŻM bardziej interesuje pana pomysł na to przedsiębiorstwo.

Oczekuję od pana jednej prostej rzeczy – przedstawienia opinii publicznej, w tym instytucjom finansowym, pracownikom i ludziom, którzy mieszkają w Szczecinie wiarygodnego planu naprawczego. Mam zaufanie do pana talentów menedżerskich i dobrze wiem, że kredytu i zaufania nie dostaje się dzisiaj na ładne oczy. Kredyt dostaje się na podstawie dokumentów i wskaźników, które mówią co pan chce osiągnąć – cele, instrumenty i środki itd. Jeżeli pan nie uzyska powszechnej akceptacji społecznej dla tego procesu, to nie uzyska pan również akceptacji rynków, bo one są bardziej wymagające niż posłowie Komisji Gospodarki Morskiej, którzy z wielką życzliwością podchodzą do tego procesu.

Panu ministrowi i panu dyrektorowi chciałbym powiedzieć, odnosząc się do uwagi pani poseł Kochan, że nie chodzi o to, żebyście nie opowiadali nam o otoczeniu firmy. My o tym wiemy od lat. Dane statystyczne jesteśmy w stanie sami „wyguglować". Chcielibyśmy się dowiedzieć od was czegoś więcej niż można dowiedzieć się z internetu. Oczekujemy od państwa profesjonalnego podejścia do waszej pracy. Pół biedy, gdy ktoś powie, że Komisję traktujecie nieprofesjonalnie. Niestety, ale mam podejrzenie, że nie tylko Komisję traktujecie nieprofesjonalnie, ale nieprofesjonalnie podchodzicie w ogóle do tej kwestii. Może posłem jestem krótko, bo tylko dwanaście lat, ale pierwszy raz w życiu słyszałem, żeby na konkretne pytanie posłów ktoś odpowiadał: „wynik jest…", albo „strata jest…kropka". Oczekuję poważnej i profesjonalnej informacji, która nas uspokoi i da poczucie wszystkim, że panujecie nad tym procesem. Tak naprawdę państwa środowisko polityczne zarządza tą firmą od dwudziestu lat i w waszych rękach spoczywa pełna odpowiedzialność za to, żeby przedsiębiorstwo przetrwało ten trudny okres. Zgadzam się z panem, kiedyś celem Szynkaruka, a dzisiaj Brzezickiego, musi być przetrzymanie tej firmy i jej majątku do czasu dobrej koniunktury. Trzeba mieć jednak świadomość, że firma musi być na tyle zrestrukturyzowana, aby w czasach koniunktury mogła konkurować, a nie tylko trwać. Czasy koniunktury są po to, żeby zarabiać, a nie po to, żeby trwać. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Pan marszałek Brudziński i pan poseł Zaremba. Bardzo proszę.

Poseł Joachim Brudziński (PiS):

Dziękuję. Pani przewodnicząca, panie ministrze, Wysoka Komisjo, po wystąpieniu pana posła Nitrasa, chciałbym zaapelować i poprosić serdecznie o częstsze organizowanie i zwoływanie Komisji wyjazdowych w Szczecinie. Nie wiem, czy to specyficzna aura gościnnych progów Urzędu Morskiego, czy aura dyrektora Borowca spowodowała, że po raz pierwszy ramię w ramię z przewodniczącym Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność" Pawłem Kowalskim stanął pan poseł Nitras.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Pan nie chodzi na mecze Pogoni Szczecin. Gdyby pan chodził, to wiedziałby pan, że z panem Pawłem my zawsze ramię w ramię.

Poseł Joachim Brudziński (PiS):

Panie pośle, wiem, wiem. Dlatego chciałbym wyrazić olbrzymią satysfakcję i radość. Warto było zorganizować wyjazdowe posiedzenie Komisji w Szczecinie, żeby usłyszeć pana posła Nitrasa, który ujmuje się za przewodniczącym Pawłem Kowalskim. Dziękuję uprzejmie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł Zaremba, bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Zanim zadam pytanie panu zarządcy komisarycznemu, chciałbym przypomnieć o kilku faktach. W wypowiedzi kolegi z opozycji padły niefortunne sformułowania o zarządzaniu przez określone środowisko polityczne. Chciałbym przypomnieć, że w ostatnich kilkunastu latach ochotę na rozłożenie PŻM miały dwa środowiska polityczne. Pierwszym środowiskiem było SLD i czapki z głów przed panem Brzezickim, bo mu się udało obronić tę firmę. Pod koniec lat dziewięćdziesiątych doprowadzono firmę do dużych strat. Paweł Brzezicki jako dyrektor wyprowadził firmę na prostą. Następne pomysły na rozłożenie miała Platforma Obywatelska – poprzez komercjalizację przedsiębiorstwa.

Dzisiaj możemy porównać dwie firmy – jedna z Trójmiasta – PLO z trzema statkami – firma wydmuszka i PŻM, która ma przejściowe kłopoty, czego nikt nie ukrywa, ale jest dużym armatorem (piąty na świecie) z flotą kilkudziesięciu statków.

Pamiętam czasy z I kadencji rządów Platformy Obywatelskiej, gdy jeden z jej młodych działaczy chodził po Szczecinie i chwalił się, że będzie komercjalizacja PŻM, a on będzie szefem rady nadzorczej. Z litości pominę nazwisko tego młodego dżentelmena, który to opowiadał. Na szczęście do tego nie doszło.

Weźmy również przykład PŻB, który chcieliście sprywatyzować. W ostatniej chwili udało się to zablokować. Komu chcieliście to sprzedać? Jednej z niemieckich spółek, która weszła do Skandynawii – wpuszczona zresztą przez waszego człowieka (szefa portu). Chwała Bogu, że wam się nie udało, bo dzisiaj mamy program i budowę dwóch nowych promów dla PŻB.

Wierzę, że uda się naprawić sytuację w PŻM, a potem zgodnie z deklaracją pana Brzezickiego nastąpi realizacja dostawy czterech promów dla spółki córki – Unity Line.

Trzymajmy się faktów. Jestem głęboko przekonany, że pan Brzezicki po raz kolejny wyciągnie firmę na prostą. Panie zarządco, moje pytanie jest proste. Czy prawdą jest, że w sytuacji bessy na produkcyjnym rynku stoczniowym można było kupić statki po 8, 9 – góra 12 mln dolarów, a tymczasem odbierano statki po cenach katalogowych, tj. po 40 – 45 mln dolarów? To jest również ciekawy wątek. Wierzę, że zajmują się tym odpowiednie organy Państwa.

Na szczęście mogę się nawet zgodzić z moim najbardziej zagorzałym interlokutorem co do zdolności menedżerskich pana Brzezickiego. Dajmy mu czas. Razem z załogą wyprowadzą firmę na prostą.

Pana zarządcę proszę o odpowiedź na pytanie. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Zanim oddam głos panu Pawłowi Brzezickiemu jeszcze raz przypominam, że sprawozdanie za 2016 r., które państwo otrzymacie jest w trakcie przygotowania.

Prezentacja i przedstawienie otoczenia, w jakim funkcjonuje PŻM były wyjściowymi i ważnymi informacjami. Być może dla niektórych były nudne.

Chciałabym zapytać o praktyki studenckie, bo to jest bardzo ważna kwestia, którą omawialiśmy na posiedzeniach Komisji. Rozumiem, że jest również związana z kosztami przedsiębiorstwa?

Co do przygotowania posiedzenia Komisji, to chyba dobrze, że odbywa się w Szczecinie, a nie w Białej Podlaskiej, bo wszyscy państwo mieliście możliwość przyjazdu. Jeżeli chodzi o zadawanie pytań i poziom dyskusji, wolę odrzucić polityczne przepychanki i skupić się na merytorycznej dyskusji.

Oddaję głos panu Brzezickiemu. Czy pan kapitan chciałby zabrać głos? W takim razie najpierw pytanie pana kapitana, a następnie oddam głos panu Brzezickiemu. Bardzo proszę.

Członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” PŻM Paweł Kowalski:

Muszę sprostować, ponieważ dwukrotnie byłem wymieniany. Niechętnie, ale muszę zabrać głos.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przepraszam bardzo, pan poseł Szałabawka prosi o głos w kwestii formalnej. Bardzo proszę panie pośle.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dla przejrzystości dyskusji mam prośbę, aby pan komisarz odpowiedział na pytania posłów, a w kolejnym etapie goście zabiorą głos.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

W takim razie wracamy do formuły parlamentarnej. Pan Paweł Brzezicki odpowie na pytania posłów, a następnie oddamy głos gościom. Bardzo proszę.

Zarządca komisaryczny PŻM Paweł Brzezicki:

Chciałem zwrócić uwagę pań i panów posłów, że formuła zarządu komisarycznego jest formułą ograniczoną w czasie. W tym przypadku jest to okres dwunastu miesięcy. Celem i funkcją zarządcy komisarycznego jest program naprawczy. Jak z tego wynika nie jest to program długofalowy, natomiast prawidłowo przeprowadzony powinien skutkować poprawą sytuacji przedsiębiorstwa przez następne kilka, a może nawet kilkanaście lat.

Pan poseł Nitras i nie tylko. Zarzucacie mi państwo różne rzeczy. Panie pośle, CBA od kilku lat wynajmuje ode mnie biura, bo już nie mieszczą akt. W firmie mam kilkaset zaplombowanych tomów akt śledczych. Jakbyście nie wiedzieli o czym rozmawiamy, to powiem, że np. zarząd stoczni w Chinach, która zbudowała serię statków tylko dla PŻM został skazany za korupcję i wyrok wykonano. Nie wiecie o czym mówimy? Tak, chiński wyrok. Jaki jest? Nie wiem. Możecie się domyślić.

Mówimy o określonym modelu zarządzania tym przedsiębiorstwem przez ostatnie kilka lat.

Pani poseł Kochan wyraziła troskę. Pani poseł, gdy odchodziłem z tej firmy, bo jako SLD wyrzucaliście mnie z wielkim hukiem, w PŻM zostawiłem 93 statki i 3 tys. ludzi. Dzisiaj mam 45 statków i 3 tys. ludzi. Proszę się zastanowić nad tym, co pani robiła i patrzyła, gdy statki jeden za drugim szły do innych armatorów? Kieruje pani zarzuty i pytania do mnie? Dlaczego kierujecie do mnie pytania? Weźcie sobie poprzedników, którzy doprowadzili do dzisiejszej sytuacji.

Mam program naprawczy. W programie pokazałem co chcę robić. Przed realizacją program musi być zaaprobowany przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Jest to roczny program naprawy przedsiębiorstwa.

W programie, który przeczytałem, zawarłem odpowiedzi na wszystkie pytania, które zadaliście i możecie jeszcze zadać. Proszę się z tym zapoznać. Ze swojej strony dziękuję.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję bardzo. Obecnie głos mają nasi goście. Bardzo proszę pan przewodniczący Paweł Kowalski.

Członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" PŻM Paweł Kowalski:

Nie będę polemizował, bo powiedziano już dużo rzeczy. Niemniej jako strona społeczna jesteśmy zaskoczeni. Chcę powiedzieć jedno. Program jest, ale w pierwszej kolejności powinien być zaakceptowany przez stronę społeczną i dopiero wówczas będzie można go realizować.

O programie dowiedzieliśmy się dopiero dzisiaj – na tej sali. Pan zarządca komisaryczny przedstawił go państwu, a my jako strona społeczna nic o nim nie wiemy. Co prawda, coś się mówiło na ten temat w kuluarach, ale dopiero teraz usłyszeliśmy jego główne założenia. Panie zarządco komisaryczny, uważam że niedobrze się stało. Pisaliśmy pisma, że chcemy się z panem spotkać. Najpierw z nami, a potem z całą załogą w celu przedstawienia programu. Nie można podejmować tak ważnych decyzji na zasadzie mam program i go realizuję. Zarządca jest i ma prawo podejmowania decyzji, ale nad zarządcą jest jeszcze organ założycielski – pan minister, jak również pan wicepremier Morawiecki, czy też pani premier. W przedsiębiorstwie pozostaje jedyna siła – związki zawodowe. „Solidarność" PŻM liczy 2 tys. członków. Jeżeli chodzi o komisje zakładowe, jest to jeden z największych związków zawodowych w Polsce.

Chcę przypomnieć, że państwo mówiliście, iż dzięki sile „Solidarności" PŻM istnieje do dzisiaj. Była próba SLD w postaci siedmiu zarządców komisarycznych. Panie dyrektorze Brzezicki, udało się – obroniliśmy. Powinien pan to pamiętać. Właśnie dzięki „Solidarności" – tej siły.

Pan poseł Nitras wspomina o zarządzaniu. Szanowni państwo, wy chcieliście skomercjalizować PŻM i zrobić z przedsiębiorstwa spółkę. Proszę bardzo. Panie pośle, obok siedzi kolega z PLO, gdzie było 190 statków. Skomercjalizowano przedsiębiorstwo i ze 190 statków pozostały tylko 3 i to jeszcze w jakimś podziale. Gdzie jest „Gryf"? Gdzie jest „Transocean"? Gdzie jest „Dalmor"? Gdzie jest „Odra"? Gdzie Polskie Ratownictwo Okrętowe? To były spółki skarbu państwa. Taka była kontrola i nadzór w spółkach, że doprowadziły do likwidacji tych przedsiębiorstw.

PŻM obroniliśmy dwukrotnie, bo było to przedsiębiorstwo państwowe i nie mieliście państwo specjalnego wpływu. Była rada pracownicza i ona podejmowała decyzje o powołaniu i odwołaniu dyrektora naczelnego. Niestety, ale ostatnie decyzje rady pracowniczej przyczyniły się m.in. do tego, że przedsiębiorstwo zostało przeinwestowane zamawia-

jąc m.in. 4 statki kamsarmaxy i 4 statki panamaxy. Było to pierwszym krokiem do obecnej sytuacji. Shipping jest rzeczywiście fatalny. Nie ma poprawy sytuacji w masowcach. Ktoś mówił o zyskach na masowcach. Tak, ale nie na tych masowcach, które my mamy. Jesteśmy na zero. Obecny BDI jest na poziomie 1100. W roku poprzednim BDI wynosił poniżej 300 pkt, co nawet nie wystarczało na pokrycie kosztów bieżących firmy. To jest dramat i jedną z głównych przyczyn obecnej sytuacji.

Największym dramatem jest zapaść shippingu, która trwa już siódmy rok. Atak banków na PŻM i inne przedsiębiorstwa armatorskie polega na tym, że wymieniają się między sobą. Np. bank kredytujący PŻM przekazał statki innemu bankowi – amerykańskiemu, który powiedział, że mamy dwa tygodnie na zapłacenie zobowiązań. Zobaczcie państwo jak to się odbywa. To również jest przyczyną naszej sytuacji. Z jednej strony przeinwestowanie, a z drugiej strony stanowisko banków, które dają terminy w praktyce niemożliwe do zrealizowania.

Szanowny panie zarządco, szanowny panie Brzezicki, razem broniliśmy naszego przedsiębiorstwa, a w ostatnim okresie często spotykaliśmy się z panem ministrem i informowaliśmy o sytuacji w przedsiębiorstwie. Dłużej nie można było czekać i nastąpiło wprowadzenie zarządu komisarycznego. Wierzę, że nadal będziemy współpracowali. Nie chcielibyśmy dowiadywać się w sposób przypadkowy jakie będą działania zarządcy komisarycznego w stosunku do załogi i firmy.

Nie zgadzam się z tym, że główną przyczyną obecnej sytuacji jest brak zysku operacyjnego. Moim zdaniem główną przyczyną jest przeinwestowanie. Głównym działaniem powinno być staranie o kredyty w bankach polskich. Proszę mi nie mówić, że jeżeli tylko dopniemy sytuację finansową, to otrzymamy kredyty w polskich bankach, bo niemożliwe jest doprowadzenie do takiego stanu. Wiemy o tym. Najważniejsza jest możliwość zdobycia kredytów w bankach polskich. Rozmowy na ten temat są prowadzone i jest duża szansa na zawarcie umów kredytowych, co da nam możliwość obronić się przed atakami ze strony banków zagranicznych. Dotyczy to nie tylko PŻM. Tysiące firm na świecie (chińskie, koreańskie) upadło przez okres ostatnich siedmiu lat, w tym były firmy duże. Chcę tylko dodać, że Merx, jedna z największych na świecie firm kontenerowych, w ubiegłym roku poniosła straty w wysokości 2 mld dolarów.

Mam nadzieję, że po raz kolejny pokonamy trudną sytuację przedsiębiorstwa. Chciałbym przypomnieć, że największym bogactwem PŻM jest załoga – ludzie. Wierzę, że ani ministerstwo, ani pan zarządca komisaryczny o tym nie zapomną. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę, kolejny mówca. Drodzy państwo, przypominam o czasie wypowiedzi. Po raz pierwszy – trzy minuty, a po raz drugi – minuta.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków OPZZ Jacek Dubiński:

Poruszę dwa retrospektywne punkty. Dziękuję za wykład na temat rynku, który wygłosił pan dyrektor. Jeżeli państwo posłowie zechcecie spojrzeć w annały Komisji, to podobny wykład miałem cztery lata temu, czyli przy poprzednim rządzie. Niestety, nikt wówczas nie wyciągnął z tego wniosków. Tam były proste dane. Pamiętam jak spadła cena frachtu panamaxa z 15 tys. dolarów do 5 tys. dolarów i niżej. Nie trzeba dodawać, że przekłada się to zupełnie na inne przychody i zarobki.

Przez trzy lata jeździliśmy do Warszawy i uzgadnialiśmy ustawę kosztową. Mówię kosztową, ale chodzi o ustawę o pracy na polskich statkach na morzu. Oprócz praw marynarza i kodeksu praw miała to być ustawa dzieląca koszty na armatora, marynarza i państwo. Tekst tej ustawy uzgodniony był w 2010 r. Została ona jednostronnie odrzucona przez ówczesny gabinet. Może inaczej wyglądałaby dzisiaj rzeczywistość, gdyby przyjęto ustawę?

Na jednym z posiedzeń Komisji mówiłem już, że wiadomo, iż funkcja związkowa pochodzi z wyboru, a dyplom się ma. Przynajmniej raz do roku pływam – w zależności od wolnego czasu. Swego czasu robiłem kontrakt dla ING na aresztowanych statkach typu handymax o wartości 15 mln dolarów przy gwarancjach dla holenderskiego arma-

tora. Statki zostały przejęte za cenę 7 mln dolarów. Zatem w tym biznesie są różnego rodzaju możliwości i trzeba na to zwracać uwagę.

Zgadzam się z Pawłem, że jako związki powinniśmy otrzymać program wcześniej. Rozmawialiśmy o tym z panem ministrem, gdy wprowadzano zarządcę komisarycznego. Rozumiem, że będziemy kontynuować rozmowy z panem dyrektorem Brzezickim.

Odpowiadając na pytania polityczne, chciałbym powiedzieć, że na statku jest tylko jeden kapitan. Dlatego nie wchodzimy w szczegóły. Jest to jednoosobowa reprezentacja i jednoosobowa odpowiedzialność. Oczywiście posunięcia musi konsultować z załogą.

Z czym się zderzamy? Pan komisarz mówił o obniżeniu kosztów. Nie za bardzo mamy z czego obniżać, jeżeli chodzi o świadczenia na rzecz pracowników. Obcy armatorzy mają możliwość wymiany załóg na tańsze. Konwencja MOP (o pracy na morzu) z 2006 r. oprócz szeregu praw, nałożyła na armatorów koszty i bariery, co mam okazję zaobserwować podczas pływania. Co to spowodowało? Gdy pływałem wcześniej, na pokładzie miałem kilku kolegów z UE. Gdy w październiku ubiegłego roku kończyłem kontrakt, był tylko jeden. Jesteśmy kosztowni i z tym się trzeba liczyć. Marynarze np. z Indonezji i Filipin mają dziewięciomiesięczne kontrakty. Każdy z nich od razu przychodzi i mówi, tak jak do mnie – starszego mechanika, panie, ja chcę przedłużyć kontrakt o trzy miesiące. To powoduje konkurencję dla PŻM. PŻM dokonuje trzy podmiany, a w tym czasie armator zachodni jedną. Jest to kwestia pewnego wyważenia polityki państwa i możliwości pomocy armatorom.

Jeżeli chodzi o wynagrodzenie w PŻM, nie sytuujemy się wysoko. Natomiast mamy niedocenioną płacowo kadrę oficerską. Mamy niższe płace niż poza granicami. Zatem w pewnym sensie to bilansujemy. Możemy rozmawiać o sprawach dotyczących ewentualnych zmian w okładach zbiorowych, ale zgodnie z regułami dialogu, czyli wprowadzeniem aneksu i prowadzeniem rozmów.

Mamy za mało pracowników kadry morskiej. Po przeliczeniu kadry morskiej brakuje nam około 130 osób na etatach i posiłkujemy się pracownikami kontraktowymi.

Dwukrotnie w sposób pragmatyczny rozmawialiśmy z panem dyrektorem Brzezickim na temat zmian technicznych oraz organizacyjnych dotyczących tego biznesu, w tym porównując go do zagranicznego. Zgadzam się panem dyrektorem, że wiele rzeczy można poprawić. Podobnie jak można poprawić wiele rzeczy na lądzie. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę, pan Paweł Brzezicki.

Zarządca komisaryczny PŻM Paweł Brzezicki:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, przeczytałem odpowiedź na pismo pana ministra, w którym pan minister pytał o kierunki działań.

Program naprawy PŻM P.P. będzie dyskutowany ze związkami zawodowymi. Program nie został przekazany panu ministrowi i nie zostanie przekazany do chwili przedyskutowania wewnątrz przedsiębiorstwa. Ze swojej strony słowa dotrzymuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję panu. Szanowni państwo, na pewno spotkamy się jeszcze w Warszawie w sprawie PŻM. Jak państwo widzicie jest o czym rozmawiać. Poświęcimy również czas na dokumenty, na które czeka pan minister.

Czy w tej kwestii są jeszcze pytania? Pan poseł Nitras, jedna minuta – bardzo proszę.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Dziękuję pani przewodniczącej za tę łaskę. Z wielką uwagą wysłuchałem przedstawicieli związków zawodowych. Wydaje się, że w tym momencie ich rola jest wyjątkowo ważna. W trakcie, gdy nie istnieją organy przedsiębiorstwa państwowego, oni są jedyną reprezentacją załogi. Paradoksalnie, dowiadujemy się od nich więcej niż od ministra i zarządzającego przedsiębiorstwem. Panie marszałku, nie wiem co oznacza ta mina.

Z pełną odpowiedzialnością chcę powiedzieć, że nigdy nie wykorzystywaliśmy związków zawodowych z PŻM w kampaniach politycznych, czy w żaden inny sposób. Natomiast cieszę się, że możemy od panów otrzymać informację.

Namawiam pana ministra i pana Brzezickiego do prawdziwego normalnego dialogu. Można się różnić i można mieć inne zdanie, ale to nie znaczy, że tylko dla siebie można zachować informacje, albo zapominając o innych – tworzyć jakieś dokumenty. Jeżeli tak ma to wyglądać, to zastanawiam się po co tutaj jesteśmy. Pan Brzezicki nie powiedział nam nic. Nie przekazał nam żadnej informacji. Gdy poprosiliśmy o konkretne informacje, schował się za maską arogancji i to jeszcze w stosunku do kobiety.

Wiemy o wszystkim, o czym mówił pan Kowalski, bo cały Szczecin o tym huczy. Wiemy, że banki wypowiadają wam kredyty. Nie wiemy jednak jakie są to kredyty i nie wiemy jaka jest polityka państwa w zakresie ewentualnego przejęcia tych kredytów przez polskie banki. Chcielibyśmy się tego dowiedzieć. Nie tylko ja, ale cały Szczecin chciałby się tego dowiedzieć. Tymczasem pokazujecie nam jakieś wykresy, które znamy z gazet. Potraktujcie Komisję i parlamentarzystów poważnie i powiedzcie nam jaka jest sytuacja w PŻM. Czy wypowiedziano wam kredyty? Czy prowadzi pan rozmowy z bankami? Czy pan premier Morawiecki, bo to on nadzoruje PŻM, a nie pan Gróbarczyk, zaangażuje polskie banki w pomoc dla PŻM? Ile to będzie kosztowało? Jak wpłynie to na akcję kredytową np. w stosunku do przemysłu stoczniowego, któremu obiecaliście pieniądze? Pan ma rację, jeżeli wielka firma holenderska, czy chińska…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, bardzo proszę o zwracanie uwagi na czas wypowiedzi.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Panie przewodnicząca, nie mam poczucia, żebym mówił dłużej niż inni koledzy. Wracając do tematu, chciałbym powiedzieć, że w dużym stopniu jest to problem Państwa. Rolą właściciela jest również kredytowanie takich przedsiębiorstw. Przecież jesteśmy posłami, a skoro właścicielem jest minister, prosimy was o elementarną informację, którą macie obowiązek przekazać. Obawiam się, że sposób zarządzania przez was tą firmą jest tak bałaganiarski, jak sposób przekazywania i traktowania Komisji. I to mnie bardzo martwi.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Po pierwsze, jeżeli chodzi o arogancję i zachowanie w stosunku do kobiety, w tym do mnie, to nie raz nie powstrzymał się pan od złośliwości. Po drugie, jeszcze raz zwracam uwagę na to, o czym wszyscy na sali już słyszeli, że pan Brzezicki przedstawi sprawozdanie finansowe PŻM, gdy będzie gotowe. Audyt jest do wglądu w sekretariacie Komisji. Planowane jest kolejne posiedzenie Komisji, które zostanie poświęcone PŻM.

Panie pośle, jeżeli chodzi o szacunek do informacji, należało to zrobić za poprzednich rządów, tj. ustosunkować się i wyciągnąć wnioski z informacji, którą związki zawodowe, wówczas jeszcze przez pana nie tak doceniane, kierowały do pana.

Pan poseł Zaremba w kwestii formalnej. Bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Stawiam wniosek formalny o przejście do następnego punktu.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł Marchewka. Bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Przepraszam pani przewodnicząca, składam wniosek przeciwny. Pan Brzezicki rzucił zasłonę milczenia, nie odpowiadając na żadne nasze konkretne pytanie. Kierowaliśmy również pytania do pana ministra Gróbarczyka m.in. dotyczące tzw. powrotu polskich bander na statki polskich armatorów. Chciałbym, żeby chociaż pan minister odniósł się do naszych pytań. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, było powiedziane i przekazano, że odpowiedzi padną. Nad niektórymi dokumentami trwają jeszcze prace. Jesteśmy na takim, a nie innym etapie analizy sytuacji w PŻM i Komisja zaprosi, a mówię to po raz czwarty, przedstawicieli PŻM na posiedzenie w Warszawie i wówczas będziemy dyskutowali nad poszczególnymi dokumentami. Jeszcze zastanowimy się nad tym, czy zrobimy to na posiedzeniu zamkniętym – choćby ze względu na wrażliwość pewnych danych.

Jeżeli chodzi o odpowiedzi, chciałabym zauważyć, że każdy jest mniej lub bardziej usatysfakcjonowany, co nie znaczy, że np. pan poseł nie będzie mógł uzyskać odpowiedzi po opracowaniu materiałów, nad którymi obecnie pracują w PŻM. W związku z tym proponuję zmierzać ku końcowi omawiania tego punktu porządku posiedzenia. Pan poseł Zaremba, jak widzę rezygnuje z zabrania głosu. Dopuszczę jeszcze dwa głosy gości, a następnie przejdziemy do kolejnego punktu porządku posiedzenia – sytuacja stoczni.

Przewodniczący Społecznego Komitet Obrony Polskiej Żeglugi Morskiej Bogusław Marciniak:

Mam śmiałość powiedzieć posłom z PO odnośnie ich ironii, że pamiętam, gdy dziesięć lat temu walczyliśmy o być albo nie być PŻM, posłowie PO chcieli nas skomercjalizować, czyli mówiąc po polsku – unicestwić. Chcieli unicestwić firmę, która wówczas liczyła ponad sto statków i zatrudniała około 3 tys. pracowników.

Panowie, w ogóle nie wiem jakie są wasze intencje wobec PŻM, ale uważam, że związki zawodowe powinny współpracować z zarządem komisarycznym, bo to jest ich elementarny obowiązek i prawo. Niektórzy szukają dziury w całym. Wierzę w to, że związki zawodowe z panem zarządcą komisarycznym dojdą do porozumienia i wypracują najlepszy z możliwych program. Znam pana Pawła Brzezickiego, który przez siedem lat był dyrektorem PŻM. Wierzę, że tak jak kiedyś wyprowadzi firmę na prostą. Jako przewodniczący Społecznego Komitetu Obrony PŻM i pracownicy życzymy mu tego z całego serca. Zawsze walczyliśmy o być albo nie być PŻM P.P. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Powinniśmy wszyscy wziąć to do serca. Jest to odpowiedź na wszystkie nasze pytania. Bardzo proszę, kolejny mówca.

Przewodniczący Organizacji Zakładowej PŻM Związku Zawodowego Kapitanów i Oficerów Jerzy Lipiński:

Szanowna pani przewodnicząca, panie ministrze, panie marszałku, panie i panowie posłowie, zdajemy sobie sprawę z tego, że głównym kosztem utrzymania statku są koszty załogowe. Od tego nie uciekniemy. Wiemy, że wydłużenie czasu i rozmowy na temat obniżenia pensji są nieodzowne.

Chciałbym tylko zwrócić uwagę na jedną sprawę – na miejsca pracy. Proszę państwa, w tej chwili moi koledzy – kapitanowie – coraz dłużej czekają na zaokrętowanie i to, czy statków będzie dwadzieścia, bo można uratować firmę mając dwadzieścia statków lub wszystko sprzedając, czy pięćdziesiąt statków i utrzymamy status quo, wydaje mi się jest w tej chwili priorytetem. Dziękuję bardzo, nie chcę zabierać więcej czasu.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszą pana ministra o podsumowanie.

Minister Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Chciałbym odnieść się do pytań skierowanych do mnie. Odpowiem panu posłowi Misiło. Tak, jesteśmy przygotowani na każdą ewentualność. Mamy stosowne analizy prawne na potwierdzenie zasadności naszych decyzji, ale jesteśmy przygotowani na każdą okoliczność.

Jeżeli chodzi o pytanie pana posła Marchewki, najlepszą odpowiedź dał pan przewodniczący Dubiński, który mówił o 2010 r., w którym przekreślono całą reformę zatrudnienia na morskich statkach handlowych. Przywróciliśmy obrady zespołu trójstronnego. Jest pan przewodniczący Kościk. Działamy w kierunku wypracowania wspólnego stanowiska. Pan dyrektor Krężel na najbliższym spotkaniu, które odbędzie się w ciągu najbliższych dwóch tygodni, przedstawi naszą propozycję ustawy, a przede wszystkim świadczeń emerytalno-społecznych w zakresie zatrudniania marynarzy.

Pan poseł Nitras mówił o arogancji. Chciałbym zapytać pana posła, gdzie widzi arogancję pana Brzezickiego? Czy dlatego, że powiedział, iż z 96 statków pozostało 46? Chyba to jest największym skandalem, który miał miejsce w ostatnich latach. Pragnę przypomnieć panu posłowi Nitrasowi, że na jednej z Komisji mówił, iż spotykał się z panem Szynkarukiem wieczorami – w soboty wiele razy, ustalając przyszłość PŻM. Finał jest taki, że konieczne było powołanie zarządcy komisarycznego. Proszę zwrócić

uwagę na to, że podejmowane decyzje są niezwykle trudne pod kątem finansowym oraz społecznym.

Chciałbym zapewnić stronę związkową, że wszystkie decyzje będą podejmowane w ramach kompromisu i uzyskania zgody. Rozwiązania zostaną omówione w obecności przedstawiciela ministerstwa. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję panu ministrowi. Temat PŻM wkomponujemy w plan pracy Komisji. Mam nadzieję, że pan minister i pan dyrektor przedstawią nam również wyniki finansowe. Państwo posłowie zapoznają się z audytem. Będziemy mieli poszerzoną informację oraz przeprowadzimy dyskusję. W związku z tymi argumentami i faktami zamykam dyskusję na ten temat.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Pani przewodnicząca, wniosek formalny. Można?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przechodzimy do rozpatrzenia trzeciego punktu posiedzenia.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Pani przewodnicząca, w kwestii formalnej.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę bardzo.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

W związku z tym, że nie uzyskaliśmy żadnej informacji na zadane pytania i nie otrzymaliśmy szczegółowych informacji na temat, którym powinniśmy się dzisiaj zajmować, a mianowicie, omówienie informacji przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej dotyczącej aktualnej sytuacji PŻM oraz w związku z tym, że pan Brzezicki nie odpowiedział na żadne pytania i nie przedstawił rzetelnych informacji w tej kwestii, a pan minister nie odpowiedział na pytania, składam wniosek formalny o odrzucenie przez Komisję informacji ministra w sprawie aktualnej sytuacji w PŻM.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Odmawiam przyjęcia tego wniosku.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Proszę o poddanie go pod głosowanie. Pani przewodnicząca, nie ma pani prawa nie przyjąć wniosku.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ponieważ pan minister i pan Paweł Brzezicki odpowiedzieli na zadane pytania…

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Nie odpowiedzieli.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

…a jeszcze nie zdarzyło się tak, żeby posłowie odczuwali odpowiedzi na zadane pytania jako stuprocentowe…

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

To nie jest kwestia odczucia.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Może pan poczekać? Jeszcze nie skończyłam.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Proszę pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan Brzezicki i pan minister powiedzieli, że sprawozdanie zostanie przedstawione z chwilą jego opracowania. Państwo chcą iść w poprzek zapowiedzi, mając świadomość, że na dzisiaj jest to niemożliwe. W związku z tym, że nastąpi przedstawienie sprawozda-

nia oraz dokumentu program wyjścia PŻM z zapaści, przesuwam głosowanie na posiedzenie Komisji w Warszawie i mogę przyjąć wniosek tylko do wiadomości, ponieważ nie jest prawdą, że pan minister i pan Brzezicki nie odpowiedzieli na żadne pytanie.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Naszym zdaniem takie postępowanie nie jest godne Komisji, dlatego że jako posłowie zwracamy się z wnioskiem formalnym o przegłosowanie. To jest wniosek formalny, który pani powinna poddać pod głosowanie.

Po drugie, w podpisanym przez panią zawiadomieniu o posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie znajdujemy informację o porządku obrad dotyczącym m.in. informacji MGMiŻŚ o aktualnej sytuacji PŻM. Skoro pani zdaniem informacja została przedstawiona, wnoszę wniosek formalny o jej odrzucenie. Pani obowiązkiem jest poddanie wniosku pod głosowanie. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę, pan poseł Zaremba.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Po pierwsze, zgadzam się z panią przewodniczącą, że wniosek możemy głosować na następnym posiedzeniu, bo regulamin to dopuszcza.

Po drugie, sądzę że nie tylko ja – jako członek Prezydium Komisji, czuję się dzisiaj usatysfakcjonowany ilością i sposobem przekazania informacji.

Pani przewodnicząca, proponuję przejść do kolejnego punktu, bo czekają inni goście – przedstawiciele przemysłu stoczniowego. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ponieważ pana wniosek został zgłoszony po przejściu do punktu trzeciego, nie będę poddawała go pod głosowanie.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Pani przewodnicząca, różne słowa cisną się na usta. Nie zachowuje się pani w sposób demokratyczny. Tak nie powinno być – to jest dyktatura.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nieprawdą jest, że pan minister i pan Paweł Brzezicki nie przedstawili informacji.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Skoro przedstawił, to zagłosujmy nad wnioskiem o jej odrzucenie. Na jakiej podstawie przesuwa pani głosowanie nad wnioskiem na następne posiedzenie Komisji?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Zamknęłam dyskusję na ten temat. Ogłosiłam przejście do kolejnego punktu trzeciego porządku posiedzenia. Wniosek formalny padł po zamknięciu dyskusji nad punktem drugim i przejściu do punktu trzeciego.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Pani przewodnicząca, podnosiłem rękę przed zamknięciem dyskusji nad punktem drugim.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przechodzimy do punktu trzeciego, którym jest omówienie aktualnej sytuacji i perspektyw rozwoju przemysłu stoczniowego. Jeżeli ktoś chce zabrać głos w tej kwestii, bardzo proszę. Najpierw poprosimy pana ministra o…

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Pani przewodnicząca, tak nie można pracować.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

…przedstawienie informacji.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

W obecności Marszałka Sejmu łamie pani elementarne zasady. Jak możemy tak pracować? Skoro jest debata i mamy informację, rzeczą elementarną jest prawo posła…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, nie udzieliłam panu głosu.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Proszę o głos, ale pani świadomie mi go nie udziela.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie. Przeszłam do punktu trzeciego.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Przechodząc zgubiła pani Komisję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ogłaszam pięć minut przerwy.

[Po przerwie]

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Poprzedni punkt jest otwarty. Czekamy na dokumenty, żeby mieć pełen ogląd sprawy. Pan Brzezicki zobowiązał się przedstawić dokumenty. Będziemy mieli szanse zapoznać się ze wszystkim informacjami po analizie obecnej sytuacji w PŻM. Państwo posłowie mogą zapoznać się z audytem, który jest w sekretariacie Komisji.

Przechodzimy do omówienia punktu trzeciego, czyi aktualnej sytuacji i perspektyw rozwoju przemysłu stoczniowego. Proszę pana ministra o przedstawienie informacji na ten temat. Bardzo proszę panie ministrze.

Minister Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowni państwo. Temat rozwoju przemysłu stoczniowego jest jednym z priorytetów naszego ministerstwa. Rozpoczęliśmy szereg działań w kierunku stworzenia możliwości dla rozwoju branży. Ma to szczególne znaczenie w Szczecinie, gdzie po poprzednikach pozostał majątek, który w znacznej części został podzielony, a przemysł stoczniowy był w zaniku. Dlatego działania, które podjęliśmy z jednej strony mają zmierzać do konsolidacji branży, co miało miejsce w postaci Funduszu Mars, a z drugiej strony, do rozpoczęcia procesu inwestycyjnego, co miało miejsce w ostatnich dniach, tj. pierwsze duże zlecenie dla konsorcjum Mars / Gryfia – budowa ro-pax dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

W ramach ministerstwa naszym głównym zadaniem będzie monitorowanie rynków i chociaż będą to czasem informacje nieciekawe, a przede wszystkim analityczne w zakresie kształtowania się rynku, to będą zasadnicze dla kwestii rozwoju, odbudowy, a przede wszystkim przyszłych inwestycji oraz zleceń dla rynku stoczniowego.

Proszę pana dyrektora Styczyńskiego o przedstawienie prezentacji w zakresie przemysłu stoczniowego.

Naczelnik wydziału w departamencie MGMiŻŚ Maciej Styczyński:

Bardzo dziękuję panie ministrze. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, aktualne dane dotyczące przemysłu okrętowego opisują cały rynek – wszystkie stocznie, ponieważ tego rodzaju działalność jest ze swojej natury i charakteru globalna.

Pierwszy slajd przedstawia dane na koniec ubiegłego roku. Są to dane szacunkowe, które otrzymaliśmy z Centrum Techniki Okrętowej. Dane opracowywane są na podstawie profesjonalnych danych rynkowych. Pierwszy slajd pokazuje globalny obraz branży w rozbiciu na trzy podstawowe kategorie. Pierwsza kategoria dotyczy liczby statków. Na koniec 2016 r. w portfelu zamówień znajdowały się 3664 statki. Jeżeli chodzi o skondensowaną pojemność brutto, czyli umowny wskaźnik (CGT) wprowadzony na forum OECD, który określa kondycję stoczni, wymieniona liczba statków odpowiada wartości ponad 86 mln CGT, zaś mierzona nośnością (DWT) – blisko 232 mln ton.

Kolejny slajd obrazuje podział światowego portfela zamówień wg CGT – na koniec 2016 r. – w rozbiciu na regiony świata, w których produkcja stoczniowa ma miejsce – Azja, Europa i pozostałe, czyli regiony o marginalnej produkcji. Z tabeli wynika, że pod względem produkcji stoczniowej dominują stocznie azjatyckie, posiadające ponad 87% udziału w rynku na koniec 2016 r. – Europa ma udział w rynku na poziomie 10,5%,

a pozostałe regiony świata – 2,3%. Dane wymagają komentarza, ponieważ w ciągu roku Europa zwiększyła (w stosunku do 2015 r.) swój udział w światowym portfelu zamówień o dwa punkty procentowe. Przyczyny tego zwiększenia omówię przy okazji omawiania następnych slajdów. Poniżej tabeli znajdują się diagramy obrazujące dane dotyczące portfela zamówień, w tym w podziale na poszczególne państwa azjatyckie – Chiny, Korea Południowa i Japonia.

Następny slajd przedstawia światowy portfel zamówień wg CGT według stanu na marzec br. Warto zwrócić uwagę na fakt kolejnego zwiększenia udziału Europy w portfelu zamówień. Jak widać, znaczne udziały w dalszym ciągu posiadają Chiny, Korea Południowa oraz Japonia.

Kolejne trzy diagramy na piątym slajdzie bardziej szczegółowo pokazują dane dotyczące portfela zamówień w Europie oraz Azji. W Europie przodują stocznie włoskie i niemieckie. Duży udział mają Norwegowie, Holendrzy i Rumunia. W ramach „pozostałych" (35%) stocznie polskie posiadają mniej niż 1%. Na dole slajdu znajduje się interesujący diagram pokazujący podział rynku azjatyckiego, który nie odbiega od udziałów wymienionych państw w całości portfela światowego.

Kolejny slajd prezentuje światowy portfel zamówień jako % światowej floty – w DWT. Widzimy odzwierciedlenie zmian oraz obecny stan portfela zamówień według stanu na koniec 2016 r. oraz na początek marca br. Dane pokazują, że rynek zamówień jest w bardzo trudnej sytuacji. Stocznie muszą być konkurencyjne, walczyć o kontrakty i muszą posiadać produkty, które będą sprzedawały na swoich rynkach krajowych oraz na rynku globalnym. Diagramy pokazują podział według rodzaju jednostek oraz udział w rynku światowym.

Tytułem podsumowania powyższych kwestii warto wskazać, że z najnowszych danych wynika, że obecny portfel zamówień na statki składa się z 3452 jednostek o łącznej nośności 202,6 mln DWT. Na diagramie kolejnego slajdu pokazano tendencje, o których można powiedzieć, że mają charakter spadkowy.

Następny slajd pokazuje trendy w kontraktowaniu nowych statków. Pragnę zwrócić uwagę na ciekawe zależności. Diagram po lewej stronie pokazuje trendy w przeliczeniu na CGT, czyli skondensowaną pojemność brutto. Wskazuje na trendy spadkowe, ponieważ w pierwszych miesiącach tego roku nie zawarto praktycznie żadnych kontraktów na jednostki o wysokiej wartości. Z drugiej strony nastąpił duży wzrost (rok do roku) w odniesieniu do DWT.

Szanowni państwo, chciałbym przejść do krótkiego omówienia czynników, które w dużej mierze rzutują na aktualny stan rynku globalnego, czyli sytuację stoczni azjatyckich. Sytuacja w Chinach, Korei, Japonii jest trudna. Następuje gwałtowny krach, odchodzenie armatorów, rezygnacja z budów, a nawet porzucanie budów. W szczególności gwałtownie przebiega to w Korei Południowej, gdzie problemy ma cała wielka trójka, czyli stocznie wchodzące w skład Daewoo, Samsung i Hyundai. Obrazuje to bardzo intensywna krzywa spadkowa na diagramie. Jeżeli chodzi o największego gracza – Chiny, mamy również do czynienia ze spadkiem, ale jest on bardziej ustabilizowany, co nie znaczy, że nie jest gwałtowny. To pokaże kolejny slajd. W Japonii sytuacja jest bez zmian.

W powyższym kontekście warto wskazać na skokowe zmniejszenie liczby stoczni chińskich, które w danym roku zdobyły przynajmniej jedno zamówienie powyżej 1000 GT pojemności brutto. W Chinach w 2009 r. takich stoczni było 380. Według najnowszych danych obecnie jest ich tylko 120. Największy spadek nastąpił w ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy. Pokazuje to na trudności branży przemysłu okrętowego w Chinach. Wynika to zarówno z koniunktury, jakości oferowanych produktów, jak i zapotrzebowania na określone typy statków. Należy dodać, że sytuacja stoczni w Chinach powoduje przetasowania na rynku. Z ostatnich informacji wynika, że duży gracz – COSCO ogłosił zamknięcie kolejnych trzech dużych stoczni.

O Korei już mówiłem – problemy mają wszyscy. Występują masowe zwolnienia pracowników. Na przykład, w Hyundai (Gunsan) 650 osób na bruk.

Takie są w tej chwili realia w Azji. Rzutuje to na rynek globalny.

Jeżeli chodzi o rynek europejski, jest to rynek specyficzny, chociaż jest częścią rynku globalnego. Po części trudności na rynku azjatyckim stwarzają nowe możliwości dla rynku europejskiego, w tym dla rynku polskiego.

Obecna sytuacja w stoczniach Europy Zachodniej jest dobra, ponieważ produkują przede wszystkim dwa typy statków wysokodochodowych, na które jest zapotrzebowanie na rynku globalnym – duże wycieczkowce (*cruiser*) oraz promy pasażerskie.

Z ogólnych danych wynika, że w europejskich stoczniach zakontraktowano 267 statków, z tego 68 wycieczkowców oraz 29 promów pasażerskich.

Zgodnie z diagramem pokazywanym wcześniej, w budowie ilościowo przodują Holendrzy, Niemcy, Rumunia, a odnosząc dane do CGT – Włochy, Niemcy i inne państwa, w tym również Rumunia.

Kolejny slajd pokazuje strukturę zamówień najbardziej opłacalnych, tj. typu *cruiser*. Każda z tych jednostek warta jest przynajmniej kilkaset mln dolarów. Poniżej pokazano produkcję promów pasażerskich – bardzo opłacalnych i skomplikowanych budów.

Następny slajd informuje o zamówieniach tegorocznych. W lutym br. odnotowano 7 zamówień w sektorze *cruiser*-ów i promów pasażerskich – na 4 *cruiser*-y i 5 promów pasażerskich odnotowane dotychczas w 2017 r. Zamówienie *cruiser*-ów dotyczyło m. in. serii 4 jednostek (140,000 GT z 3,300 miejscami na pokładzie każda) w stoczni Fincantieri Monfalcone dla NCL.

Szanowni państwo, tytułem podsumowania rynku europejskiego należy powiedzieć, że odzwierciedla bieżące zapotrzebowanie armatorów i odbicie tego, co najbardziej opłaca się robić na rynku żeglugowym, czyli posiadać i używać statki typu *cruiser* oraz posiadać i używać promy pasażersko – samochodowe, co ma również znaczenie dla armatorów polskich i czego przykładem jest choćby budowa promów dla PŻB.

Obecnie chciałbym przejść do kolejnego czynnika kształtującego rynek stoczniowy w ujęciu globalnym, czyli złomowania statków. Jest to o tyle ważne, że statki, które są złomowane, odchodzą z rynku i tworzą miejsce dla działalności stoczniowej, która zastępuje statki wycofane statkami nowymi. Działalność złomowania wskazuje na szanse pozyskania kontraktów na budowę takich jednostek.

W chwili obecnej, to jest ciekawostka, jesteśmy w sytuacji, w której ze względu na ceny aktywność złomowania utrzymuje się na wysokim poziomie. Ceny złomu osiągnęły kolejny rekord, aczkolwiek to może być ostatni rok tak wysokich cen. W najbliższej perspektywie rynek złomowania będzie ustabilizowany.

Na slajdzie pokazano wykres trendów złomowania w odniesieniu do DWT i rodzajów statków. Kolorami oznaczono poszczególne typy jednostek. Jest to jeden z ostatnich slajdów prezentacji.

Tytułem podsumowania chciałbym powiedzieć, że aktualne globalne trendy w przemyśle okrętowym wyraźnie wskazują na rychłe rozpoczęcie fazy wzrostu w cyklu koniunkturalnym przemysłu okrętowego. Chciałbym jednak zastrzec, że wzrosty nie będą łatwymi i gwałtownymi. Będą wzrostami tworzącymi co pewien czas możliwość wejścia na rynek i zdobycie kontraktów. Dlatego ważne jest, żeby stocznie były w stanie skutecznie zabiegać o pozyskiwanie takich kontraktów. Zakładamy, że polskie stocznie będą w stanie, przy sprzyjającym środowisku do prowadzenia działalności gospodarczej i starać się o nowe kontrakty zarówno na rynku krajowym, jak i zagranicznym rynku globalnym.

Tytułem przypomnienia przedstawiam znany już państwu slajd pokazujący zapotrzebowanie krajowe na lata 2016 – 2026. Wskazane są jednostki o łącznej wartości 25 mld zł. Sądzimy, że polskie stocznie będą w stanie pozyskać kontrakty i wybudować jednostki wskazane na slajdzie. Warto podkreślić, że slajd dotyczy jedynie zapotrzebowania krajowego. Jak to jest na rynku globalnym? Prawidłowo działająca stocznia szuka wszędzie kontraktów, gdzie może je zdobyć i na tym zarobić. Sprawnie działające stocznie będą w stanie obsługiwać kontrakty krajowe i globalne w sytuacji, gdy rynek jest trudny i wymaga dużego zaangażowania w pozyskiwanie kontraktów. Dziękuję za uwagę.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę panie ministrze.

Minister Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, w ramach strategii rozwoju przemysłu stoczniowego, w tym również integracji zamówień polskich przewoźników, powstała koncepcja związana z organizacją obszarów stoczniowych na wschodnim i zachodnim wybrzeżu. Wszystko jest w rękach jednego przedsięwzięcia, czyli Funduszu Inwestycyjnego Mars. Panią przewodniczącą proszę, aby w ramach koncepcji rozwoju przemysłu stoczniowego w Polsce, pan prezes Konrad Konefał mógł przedstawić prezentację.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Członek Zarządu MS Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych S.A. Konrad Konefał:

Pani przewodnicząca, panie ministrze, szanowne panie i panowie, wszystkie aktywa stoczniowe będące własnością Skarbu Państwa skoncentrowane są w ramach Polskiej Grupy Zbrojeniowej. Grupa Mars i Fundusz Inwestycyjny Mars są częścią PGZ. Oprócz jednego stoczniowego podmiotu wszystkie stocznie są w Funduszu Inwestycyjnym Mars, a tym wyjątkiem jest spółka PGZ – Stocznia Marynarki Wojennej, na którą złożono ofertę zakupu. Mam przyjemność, a raczej trud, kierować procesem przejęcia tej stoczni.

Chciałbym państwu przekazać kilka wstępnych informacji o funduszu. Łączna wartość aktywów funduszu wynosi 1 mld zł. Przychody kształtują się na poziomie 800 mln zł. Dotyczy to całego funduszu, a nie tylko aktywów stoczniowych.

Posiadamy 1 suchy dok, pięć pochylni, trzy duże suwnice o maksymalnej nośności 500 t, 13 doków pływających i ponad 4,5 km nabrzeża. To całkiem spore aktywa. Każdy z państwa wie, że nie jesteśmy jedyną grupą stoczniową. Mamy silnego konkurenta, a może nawet silniejszego od nas – Remontowa Holding S.A. Wiem, że koledzy z tej spółki są dzisiaj na sali.

Niemniej jednak, koncentracja przemysłu stoczniowego, plany związane z rozwojem i zamówienia, które mają być dźwignią polskiego przemysłu, będą realizowane przez stocznie z PGZ.

W naszych aktywach mamy stocznię „NAUTA", która z powodzeniem realizuje remonty i od niedawna budowę małych, specjalistycznych jednostek – np. statków rybackich, badawczych, do obsługi platform wiertniczych itd. Do nas należą również aktywa Stoczni Gryfia, która państwu w Szczecinie jest na pewno bardzo dobrze znana.

Warto również zwrócić uwagę na fakt, że w naszych aktywach są również dwie firmy, które nie są typowo stoczniowe, ale są istotne w przemyśle morskim. Chodzi o Energomontaż – Północ Gdynia i firma Energop zlokalizowana w Sochaczewie, która nie jest zlokalizowana nad morzem, ale jest istotna w kontekście budowy modułów na platformy wiertnicze, czyli w sektorze *offshore, oil and gas*. Mówiąc o koncentracji, czy też o rozwoju przemysłu stoczniowego, mamy również na uwadze udział Energomontaż – Północ Gdynia w sektorze *offshore*. Nie jest dla nikogo tajemnicą, że przemysł stoczniowy nie polega tylko na remontach, konwersjach i budowach statków, ale na uzupełnieniu przez część *offshore*, która jest elementem dywersyfikacji. Część *offshore* musi być rozwijana w oparciu infrastrukturę stoczniową. Potrzebne są nabrzeża, doki i to posiadamy.

Pozwolicie państwo, że ze względu na szacunek dla naszej konkurencji, pominę szczegółowe omówienie wyników. Chcę powiedzieć, że niestety, ale zanotowaliśmy stratę w tym sektorze. Strata wynika w dużej mierze z pewnych działań podejmowanych w latach poprzednich. Nie chcę zrzucać winy na poprzedników, natomiast faktem jest, że pewne decyzje menedżerskie z lat poprzednich okazały się błędne. Dzisiaj zbieramy tego niechlubne żniwo. Mam na myśli m.in. fatalnie podpisane kontrakty na statki badawcze w stoczni „NAUTA", które niestety musimy kończyć. Mam również na myśli decyzje tzw. restrukturyzacyjne w stoczni Gryfia, w wyniku czego do dzisiaj borykamy się z wieloma problemami – m.in. wydzielenie tzw. służb utrzymania ruchu, które nimi nie były, bo tak naprawdę były służbami dokowymi. Wyobraźcie sobie państwo, że stocznia wydzieliła do spółki nad którą nie miała żadnej kontroli *core*-ową część swojej działalności, czyli funkcję zadokowania statku. Przykre tego owoce zbieramy do dzisiaj i jakoś próbujemy sobie z tą sytuacją radzić.

Ogólnie, 2016 r. zakończyliśmy stratą, przy czym chcę powiedzieć, że jeżeli porównany I półrocze do II, to wyniki drugiego półrocza wyglądają znacznie lepiej. Wstępne prognozy na I kwartał br. mówią o tym, że prawdopodobnie wszystkie aktywa stoczniowe po I kwartale będą na „+". Robimy co możemy. Staramy się, aby poprawić sytuację. O ile wyniki 2016 r. możemy jeszcze zaliczyć na konto poprzednich decyzji, o tyle 2017 r. pokaże na ile jesteśmy sprawni w zarządzaniu.

Chciałbym zwrócić państwa uwagę na slajd dotyczący przychodów – wykres kołowy po lewej stronie, który pokazuje strukturę przychodów całej grupy stoczniowej. Na przychody składają się: remonty statków – 35%, nowe budowy – 28%, *offshore* – 19% oraz produkcja specjalna (remonty) – 15%. Produkcję *offshore* prowadził głównie Energomontaż – Północ Gdynia.

W ramach PGZ do głównych wyzwań stojących przed sektorem stoczniowym jako pierwsze należy zakup i integracja Stoczni Marynarki Wojennej. Obecnie ten proces trwa. Nasza oferta na zakup stoczni została przyjęta, a wadium wpłacono. Faktycznego przejęcia stoczni spodziewamy się w II połowie tego roku. Data 1 lipca wydaje się najbardziej prawdopodobna, chociaż może ulec zmianie.

Drugim wyzwaniem, do którego musimy się przygotować, jest program zwalczania zagrożeń na morzu. Pan dyrektor pokazał w prezentacji programy Orka i Miecznik, które w pierwszej kolejności wejdą w skład naszego portfela zamówień, chociaż to nie nastąpi jeszcze w tym roku. Mamy nadzieję, i w tej sprawie rozmowy trwają, że w przyszłym roku będziemy prowadzić prace projektowe dla programu Orka.

Trzecim wyzwaniem (szczególnie istotne dla Szczecina) jest budowa promu typu ro-pax na zamówienie PŻM. Chciałbym doprecyzować informację na ten temat, bo po rynku krążą jej różne wersje. Kontrakt na realizację projektu z armatorem – PŻM z naszej strony podpisała stocznia Gryfia, co nie znaczy, że stocznia będzie realizowała ten kontrakt zupełnie sama. Integrujemy aktywa stoczniowe i nabyliśmy Szczeciński Park Przemysłowy (SPP) po to m.in., żeby zrealizować ten kontrakt mając na uwadze, iż w przyszłości na terenie SPP chcielibyśmy realizować inne kontrakty. SPP nie nabyliśmy tylko w celu realizacji tego jednego kontraktu.

Podział ról jest naturalny. Budową pokieruje podmiot, który organizacyjnie jest do tego przygotowany. Będzie to stocznia Gryfia. Projekt od strony infrastrukturalnej będzie realizowany na terenie SPP z wykorzystaniem pochylni Wulkan. Zadaniem SPP jest przygotowanie infrastruktury pod realizację tego projektu. Chciałem powiedzieć, że w Grupie Mars role są podzielone, czyli stocznia Gryfia – *project management*, a SPP to zapewnienie infrastruktury do realizacji tak skomplikowanego przedsięwzięcia. Z dużym prawdopodobieństwem można powiedzieć, że w tym przedsięwzięciu będą brały udział inne nasze podmioty stoczniowe, w tym podmioty trójmiejskie. Musi się to jednak odbyć na zasadach czysto komercyjnych.

Obecnie analizujemy potencjał produkcyjny Szczecina. Wiadomo, że wolelibyśmy realizować większość prac tutaj, ponieważ obniżyłoby to koszty przedsięwzięcia o koszty transportu z Trójmiasta. Jest to przedmiotem analiz. Mówiąc o biznesowej stronie kontraktu, chciałbym powiedzieć, że nie ma jednoznacznego wskazania, że skoro projekt będzie realizowany w Szczecinie, to tylko szczecińskie firmy będą brały w tym udział. Proszę to wziąć pod uwagę i jasno komunikować biznesowemu środowisku. Oczywiście zbieramy oferty i wydaje się, że uzasadnione byłoby realizować prace tu, gdzie jest bliżej, natomiast nie ma wskazania, że mają to robić firmy szczecińskie. Chciałbym, żeby ten komunikat do rynku szczecińskiego wybrzmiał jednoznacznie. Będziemy pracować z firmami szczecińskimi, o ile konkurencja z innych stron kraju lub zagranicy nie przedstawi korzystniejszych ofert. Mam nadzieję, że jest to oczywiste. Niewątpliwie budowa promu będzie ewidentnie wydarzeniem szczecińskim, realizowanym na terenie SPP i mamy nadzieję, że dzięki temu przedsięwzięciu uda nam się zbudować markę Szczecina w budowie tego typu jednostek.

My również obserwujemy trendy, i jak powiedział pan dyrektor Styczyński, widzimy zapotrzebowanie na statki pasażerskie i statki promowe. Do *cruiser*-ów nam jeszcze daleko, ale to nie znaczy, że nie możemy budować pewnych modułów do tych jednostek. Chcemy, żeby Szczecin kojarzył się z dużymi statkami pasażerskimi, bo w tym mieście

jest idealna infrastruktura do tego, żeby takie jednostki budować. Z kolei infrastruktura Gdyni jest bardzo dobra do budowy małych – wysokospecjalistycznych jednostek. W taki sposób będziemy starali się postrzegać rozwój aktywów stoczniowych w PGZ, czyli Gdynia dla małych – wysokospecjalistycznych jednostek, w tym okręty wojenne (Stocznia Marynarki Wojennej), a Szczecin dla dużych jednostek. Oczywiście, to nie jest tak, że tylko i wyłącznie, ale tak widzimy pozycjonowanie naszych aktywów na rynku w długoletniej perspektywie.

Z prezentacji pana dyrektora Styczyńskiego jasno wynika, że w obszarze kontenerowców, masowców, czy nawet drobnicowców nie mamy czego szukać, ale to nie tylko my – jako Polska, ale Europa w całości. Wzrost udziału Europy w budowie statków nie wynika z tego, że Europa zaczęła budować masowce, tylko z tego, że Azja przestała to robić. W związku z tym Europa zyskała w całej puli. Przyszłością Europy jest wysokospecjalistyczna produkcja i to nie tylko w budowie statków, ale w każdej dziedzinie gospodarki. Tam, gdzie jest mnóstwo godzin roboczych i mnóstwo stali jest to stosunkowo prosta produkcja i kosztowo nigdy nie będziemy przed Azją.

Chcemy również uczestniczyć w rozwoju morskiej energetyki wiatrowej. Mamy do tego aktywa – w Szczecinie jesteśmy (mniejszościowym) udziałowcem firmy ST^3 Offshore. Myślę, że ta firma i Energomontaż – Północ Gdynia odegrają w tym obszarze pewną rolę. Są jeszcze aktywa, do których nie ukrywam, że puszczamy oko, a mianowicie Grupa Stoczni Gdańsk. Nie będę tego rozwijał, ale faktycznie patrzymy przychylnym okiem w tamtą stronę pod kątem morskiej energetyki wiatrowej.

Chciałbym wspomnieć o kilku wyzwaniach natury organizacyjnej – wewnętrznej. Chcemy znacząco podnieść rolę badań, rozwoju i innowacji, zagospodarować nowe rynki, osiągnąć rentowność na poziomie każdego rodzaju biznesowego i chcemy lepiej integrować się, czyli dążymy do tego, żeby nasze przedsiębiorstwa były lepiej zintegrowane operacyjnie, a czas działania w samotności i walki ze sobą skończył się. Wplatamy nasze przedsiębiorstwa w jeden łańcuch wartości i na końcu tworzymy wartość dodaną. Nie będzie nam zależało na tworzeniu tej wartości na poziomie każdego przedsiębiorstwa kosztem innego.

Staramy się zachować zasadę zrównoważonego rozwoju. Dlatego celowo mówiłem o aktywach trójmiejskich i szczecińskich. Każde z tych aktywów ma nieco inną specyfikę i inną szansę na rynku. Oba aktywa będziemy rozwijać i wspierać. Nie będzie takiej sytuacji, żeby jedno Pomorze rozwijało się kosztem drugiego. Rozwijamy oba aktywa, ale w nieco innych segmentach rynku. Normalną sprawą zarządzania przedsiębiorstwem jest to, że jedno przedsiębiorstwo lub produkt nie mogą kanibalizować drugiego.

Dziękuję bardzo. Jeżeli będą pytania, z przyjemnością odpowiem.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy pan minister chciałby zabrać głos? Nie. Czy ktoś z państwa parlamentarzystów chciałby zabrać głos? Pan poseł Zaremba, bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Pan prezes słusznie powiedział, że trzeba dbać o aktywa i je rozwijać. Aktywa trzeba rozwijać również a bazie tego, co było. Mam na myśli marki handlowe. W Szczecinie poza marką, która chwała Bogu przetrwała mimo usilnych starań w przeszłości, o których pan mówił, czyli Gryfia, mamy jeszcze SPP Stocznia Szczecińska. Do tej nazwy i znaku handlowego warto wrócić w przyszłości, niezależnie od tego jak miałaby się nazywać cała czapa organizacyjno-papierowa, czyli zarządzanie, pozyskiwanie klientów, gwarancje itd. Zgłaszam tę uwagę, bo w Szczecinie jesteśmy na tym tle wyczuleni, a skoro marka handlowa ma tradycje od 1940 r., to trzeba to wykorzystać. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Proszę pana, oprócz marki trzeba dbać o potencjał. Jestem z Gdyni – z Trójmiasta. Czy chce pan powiedzieć, że nie potrafimy budować promów, a duże jednostki nie są dla nas? Szczerze mówiąc, trzeba być odważnym, żeby rozwijać taką myśl. Może pan to sprecyzuje?

Członek Zarządu MS TFI S.A. Konrad Konefał:

Pani przewodnicząca, nie powiedziałem, że Trójmiasto nie potrafi. Trójmiasto nieraz udowodniło, że wiele potrafi. Zadaniem w każdej firmie jest to, żeby dążyć do specjalizacji własnych zakładów produkcyjnych lub do zaspokajania określonych rynków geograficznych. Możemy produkować to samo w wielu zakładach produkcyjnych, jeżeli mamy je rozrzucone po świecie i zaspokajamy różne rynki geograficzne tym samym produktem. Natomiast w sytuacji, gdy zaspokajamy podobny rynek, czyli np. głównie europejski, to byłoby ze szkodą dla każdego rodzaju aktywów, gdybyśmy produkowali wszędzie to samo.

W związku z tym mam na myśli taką specjalizację, która pozwoli osiągnąć lepszą sprawność operacyjną – efektywność. Nie chcę przez to powiedzieć, że za chwilę gdzieś zostanie zamknięta produkcja. Mówię o długofalowym programie działania.

Weźmy pod uwagę to, co ostatnio nabyliśmy do naszej grupy – Stocznia Szczecińska i Stocznia Marynarki Wojennej. Są to aktywa o znacząco innym potencjale (wysokim), natomiast znacząco innym. Stocznia Marynarki Wojennej jest bardzo dobrze przygotowana do produkowania jednostek 2500 – 3000 DWT. Natomiast Stocznia Szczecińska ma znacznie większy potencjał w zakresie budowy większych jednostek. Te aktywa będziemy chcieli rozwijać w tych kierunkach. Jest to biznesowo uzasadnione.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy to jest pana koncepcja? Tak? Dobrze. Za chwilę poproszę pana marszałka Brudzińskiego, a następnie poproszę o zabranie głosu przez kogoś z Wybrzeża – może ze stoczni „NAUTA" lub innej, który rozwieje pana wątpliwości co do możliwości Trójmiasta, bo pańska opinia jest niepokojąca. Bardzo proszę panie marszałku.

Poseł Joachim Brudziński (PiS):

Pani przewodnicząca, nie wiem, czy uda mi się rozwiać pani zaniepokojenie, ale chciałbym wyrazić uznanie dla odwagi. Trzeba mieć dużo odwagi, żeby przyjechać do Szczecina po ośmiu latach doświadczeń, gdy arbitralną decyzją polityków wywodzących się z Trójmiasta środki na budowę tunelu w Świnoujściu zostały przesunięte pod budowę Martwej Wisły, przyjechać do Szczecina, który od ośmiu lat dobija się o udrożnienie Zespołu Portów Szczecin – Świnoujście poprzez połączenie drogą S3, w czasach, gdy przy usilnych naciskach polityków i mediów chciano, żebyśmy podnosili rękę za kolejną obwodnicą Gdańska w ramach S6, gdy spadały inwestycje S11 i S3 i w końcu po tym, gdy arbitralną decyzją jednego z polityków, który, usilnie zabiegając o własny interesy i stanowiska w Brukseli, doprowadził do upadku marki, o której mówił pan poseł Zaremba, tj. Stocznia Szczecińska, po to żeby w Berlinie odbierać ordery imienia wybitnych polakożerców. Gratuluję odwagi pani przewodniczącej.

Mówiąc zupełnie poważnie, w świetle tego co powiedział pan prezes Konefał, jako politycy, niezależnie od opcji, musimy założyć, że konkurencję mamy na zewnątrz. Mamy konkurencję w stoczniach, które udało się Angeli Merkel utrzymać przy pomocy polskich polityków (niestety) – stocznie w Wismarze, Warnemunde. Mamy konkurencję w stoczniach francuskich, które udało się utrzymać ówczesnemu prezydentowi – Sarkozemu, a kiedy pani komisarz Neelie Kroes próbowała coś mruczeć pod nosem, to odesłał ją tam, gdzie jej miejsce, czyli do stoczni holenderskich, o które jako komisarz unijny usilnie zabiegała.

Nie mamy dzisiaj konkurencji szczecińsko – gdyńsko – gdańsko – trójmiejskiej. Jest pewna koncepcja i pewien pomysł, za który panu ministrowi Gróbarczykowi bardzo dziękuję. Pani przewodnicząca, podkreślam, że ministrowi – absolwentowi Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, a nie w Szczecinie, ale który potrafi spojrzeć na to trochę z innej perspektywy. Na marginesie, pani przewodnicząca również ukończyła tę uczelnię.

Nie wywołujmy tematów typu Pomorze Wschodnie kontra Pomorze Zachodnie, bo tak jak powiedziałem, konkurencję to mamy na zewnątrz, a tutaj poszukajmy efektu synergii. Trzymam kciuki i jestem o tym przekonany, że jeżeli uda się odtworzyć potencjał infrastruktury wokół pochylni Wulkan przy okazji budowy pierwszego promu, to jak popłyną zlecenia na kolejne budowy, to i „NAUTA" się pożywi, Remontowa i Stocznia Gdańska itd. Wszyscy będziemy mieli z tego pożytek, więc nie wywołujmy niepo-

trzebnych emocji, a co do odwagi pani przewodniczącej, podtrzymuję opinię – jest pani odważna. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

I tak pan prezes powinien to powiedzieć. Drodzy państwo, mówimy o potencjale i jest to poważna rzecz. Jeżeli przedstawia pan poważną sprawę, wsłuchujemy się w każde słowo. Jak powiedział pan marszałek, chcemy rozwoju, ale być może lepiej to przedstawił.

Cieszmy się, że są pomysły, analiza tego co było, idziemy do przodu i szukamy rozwiązań. Na tym to polega. Bez państwa nie będziemy tego w stanie zrobić, ale słuchamy i chcemy ten problem rozwiązać. Bardzo dziękuję panie marszałku. Jak państwo zauważyliście, kobietom w PiS nie brakuje odwagi – przy zrozumieniu naszych kolegów – również partyjnych.

Jeżeli chodzi o rybaków i gospodarkę morską, będziemy napinać muskuły, żeby wszystko szło w dobrym kierunku. Proszę się nam nie dziwić. Każdy chce, żeby branża się rozwijała. Jak powiedział pan marszałek, napatrzyliśmy się na wielką tragedię rodziny morskiej przez osiem lat. Przepraszam, że polityk, który wpuścił nas w taką sytuację jest z Trójmiasta, ale on nie jest z mojego ugrupowania.

Bardzo proszę, czy ktoś z państwa parlamentarzystów chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, pan poseł Kobylarz.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Pan prezes mówił o Stoczni Marynarki Wojennej. Powiedział pan, że w II półroczu dojdzie do przejęcia stoczni przez Mars. Chciałbym zapytać, czy to nie za późno, bo z tego co wiem, jednostka, która budowana jest w stoczni jest na ukończeniu, a zamawiający nie płaci stoczni od sierpnia ubiegłego roku. Czy nie ma zagrożenia, że do lipca nie będzie czego przejmować? Kadra techniczna – ludzie, którzy znają się na branży mogą odejść do innych stoczni. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę panie prezesie.

Członek Zarządu MS TFI S.A. Konrad Konefał:

Szanowny panie pośle, w tej sprawie jesteśmy w dialogu zarówno z Inspektoratem Uzbrojenia, jak i panią syndyk Stoczni Marynarki Wojennej. Wydaje się, że data jest bezpieczna i optymalna dla wszystkich. Mam nadzieję, że nie stanie się tak, że nie będzie czego przejmować. Jutro w Ministerstwie Obrony Narodowej jest spotkanie ze stroną społeczną m.in. na ten temat. Chcemy dać jasny sygnał, że zamówienia dla tej stoczni są przygotowane i ci, którzy mają wystarczające umiejętności do realizowania budów nowych okrętów wojennych mogą spać spokojnie i nie powinni szukać pracy poza Stocznią Marynarki Wojennej.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Kto z państwa gości chciałby zabrać głos? Bardzo proszę.

Członek Zarządu Remontowa Holding S.A. Arkadiusz Aszyk:

Jestem członkiem zarządu Remontowa Holding, która została wywołana do dyskusji. Postaram się krótko odpowiedzieć.

Szkoda, że pan prezes nie pokazał wyników, bo nie powinno to być tajemnicą dla wszystkich. Powiem szczerze, że my publikujemy nasze wyniki. Rokrocznie mamy około 2,5 mld zł przychodu. Jesteśmy spółką prywatną – trzecią stocznią w Europie. Jesteśmy liderami w Europie w budowie promów do 150 m. Nikt nie wybudował więcej promów zasilanych gazem LNG. Nie mamy się czego wstydzić.

Dzisiejsze posiedzenie zatytułowano perspektywy polskiego przemysłu stoczniowego, a mam wrażenie, że chodzi o perspektywy przemysłu państwowego. O pozostałych spółkach nie ma żadnej informacji. Nie wiem czy był zaproszony prezes Forum Okrętowego, ponieważ Forum zrzesza 80% całego przemysłu – prywatnego. Pozostałe 20% należy do Grupy Mars. Trochę brakuje mi spojrzenia na całą branżę. Nie mam żadnych pytań. To tyle tytułem komentarza. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, kolejny mówca.

Członek Prezydium Krajowej Sekcji Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność" Tadeusz Szymelfenig:

Rzeczywiście, termin przejęcia Stoczni Marynarki Wojennej, o którym wspomniał pan prezes, jest zastraszający, bo zdobycie zamówień w takim stanie stoczni jest praktycznie niemożliwe. Pani syndyk wydała ostatnio komunikat mówiący o tym, że stocznia zostaje przejęta z dniem 1 maja br.

Potwierdzam, że bojąc się o swoją przyszłość, sporo osób może odejść. Ci, którzy znajdą pracę, odejdą. Dobrze by było, gdybyście wydali jakiś komunikat mówiący o tym, że stocznia pozostanie i będzie miała co robić.

Druga sprawa dotyczy wypowiedzi prasowych prezesa Portu Gdynia, który mówił, że przejmie dwie trzecie stoczni, ciąg linii odejdzie ze stoczni i zostanie zabrany dok. Powyższe informacje wywołały niesamowite zamieszanie. Chciałbym o jednoznaczną odpowiedź na pytanie, czy stocznia zostanie osłabiona? Mówię o terenie, doku i ciągu. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Kto z państwa chciałby zabrać głos? Bardzo proszę.

Członek Prezydium Krajowej Sekcji Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność" Stocznia „NAUTA" Roman Drywa:

Chciałbym również pogratulować pani przewodniczącej odwagi.

Wracając do tematu, chciałbym powiedzieć, że chcielibyśmy, aby na tyle dobrze układała się współpraca między przemysłem wybrzeża zachodniego i środkowego, żeby nikt z nas nie odczuwał dysonansu. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

No, taki konsensus. Świetnie. Bardzo proszę, kolejny mówca.

Przewodniczący Rady Głównej Stowarzyszenia Starszych Oficerów Morskich, adiunkt w Katedrze Inżynierii Bezpieczeństwa i Energetyki Wydziału Techniki Morskiej i Transportu Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie Zbigniew Łosiewicz:

Panie przewodnicząca, szanowni państwo, wraz z kolegami obecnymi na sali jesteśmy w wielu stowarzyszeniach, które zawsze broniły Stoczni Szczecińskiej. Jako Uniwersytet, a szczególnie Wydział Techniki Morskiej jesteśmy ofiarami pewnej polityki w kierunku uczelni i stoczni. Wydział pada, bo w Szczecinie nie było przemysłu stoczniowego z biurem projektowym, a my szkolimy inżynierów i magistrów – inżynierów budowy okrętów.

Jestem absolwentem Szczecińskiej Szkoły Morskiej. Akademie morskie rozwijają się dosyć mocno. Rozwijają swoje wydziały, ale są to akademie, które powinny szkolić przede wszystkim eksploatatorów. W tej chwili politechniki są trochę zapomniane. Akademie są dofinansowane zarówno przez Ministerstwo Edukacji, jak i przemysł. Politechniki nie mają dofinansowania ze strony przemysłu. Muszą brać udział w wyścigu szkolenia kadr tylko w ramach środków MEN na ogólnych zasadach. Jeżeli pozbędziemy się kadry z politechnik i nie będziemy szkolić budowniczych okrętów, to nie będziemy mieli dobrze wyszkolonej kadry. Chciałbym państwa na to uczulić. Łatwo się pozbyć kadry – potem trudno ją odtworzyć, a mamy tradycje.

Na zakończenie uwaga natury ogólnej. Nie padło to na sali, a wydaje mi się, że to ważne. Szczecin ma pochylnię Wulkan, na której można budować statki powyżej 200 m. W Szczecinie jest dok, jakiego nie ma środkowe wybrzeże. Wydaje mi się, że zabrakło dzisiaj stwierdzenia, że infrastruktura Szczecina pozwala na budowanie największych statków. W tym zakresie nie ma konkurencji i można to wspaniale pogodzić.

Ostatnia sprawa dotyczy budowy promów. Stocznia Szczecińska budowała takie promy jak Pomerania, czy Silesia, dużo statków pasażerskich dla ZSRR, promy olimpijskie, statki sanitarne dla wojska, ro-paxy itd. Kadra jeszcze żyje i chciałaby Polskę rozwijać. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

W myśl tego, co pan powiedział, pan minister stworzył projekt i program, żeby zadbać o kadry, które są bardzo dobrze wykształcone, doświadczone i potrzebne. Chcemy zadbać miedzy innymi i o to.

Pan poseł Zaremba. Bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Szkoda, że już nie ma pana Pawła Brzezickiego, bo chciałbym się odnieść do czasu, gdy był szefem Agencji Rozwoju Przemysłu.

Bodajże w lutym ubiegłego roku mieliśmy przyjemność gościć w Stoczni Marynarki Wojennej i zobaczyć co pozostało po rządach Platformy. Przypomnę, że w 2007 r., gdy byłem u ministra Grada i prosiłem, żeby nie dymisjonował Pawła Brzezickiego z funkcji prezesa ARP, miał przygotowany dokument, który złośliwie przy mnie podpisał. Powiedziałem, że przez to będzie miał później kłopoty, co zresztą się stało. Sam o to zadbałem. Mam nadzieję, że stosowne organy państwa wyciągną wnioski z jego działalności jako ministra skarbu. Stocznia była wówczas prawie na zero. Taka była jej kondycja.

Przypomnę również, że w ubiegłym roku syndyk miała ochotę na sprzedaż pirsu, przy którym cumują statki. Taka była sytuacja tej stoczni. Stocznia Marynarki Wojennej jest stocznią kompaktową, zbudowaną jeszcze przed wojną i przystosowaną do potrzeb Polskiej Marynarki Wojennej.

Nie ma sporu między Pomorzem Zachodnim a Pomorzem Trójmiasta, tak jak było wcześniej, tj. rozgrywania jednego przeciwko drugiemu. Majątek naszej stoczni szczecińskiej nie jest w ogóle zadłużony. Było to jednak takie leczenie pacjenta, który przez to prawie zszedł. Z kolei u was struktury funkcjonujących stoczni przetrwały lepiej lub gorzej przez osiem lat, w których obowiązywała polityka Platformy polegająca na braku polityki przemysłowej i polityki stoczniowej. Takie były rządy Platformy Obywatelskiej. Zresztą świadczy o tym degradacja Ministerstwa Gospodarki Morskiej, które stało się tylko departamentem w ministerstwie infrastruktury. Zgodnie z zapowiedzią my stworzyliśmy porządny resort. Minister Gróbarczyk nie jest ministrem malowanym, tylko ma szerokie kompetencje i, tak jak powiedział pan prezes Konefał, program zrównoważonego rozwoju będzie realizowany.

Trzeba brać przykład z Brytyjczyków. W ubiegłym roku miałem przyjemność gościć w stoczni Harland & Wolff w Belfaście. Jest to ta słynna stocznia, która zbudowała Olipmica i Titanica. Nie o to jednak chodzi. Dzisiaj wykonują remonty i budowy na zlecenie królewskiej marynarki wojennej, platformy wiertnicze, remonty statków oraz budowy nowych jednostek – promów, a dzięki temu, że jest produkcja jest ściśle powiązana z produkcją dla marynarki wojennej, Komisja Europejska nie ma nic do powiedzenia. Do takiego modelu trzeba dążyć. Pamiętajmy również, że zgodnie z deklaracjami, złożonymi przez pana Macierewicza i Ministerstwo Obrony Narodowej, ministerstwo negocjuje z potencjalnymi partnerami budowę okrętów podwodnych nie tylko dla potrzeb polskich, ale również innych odbiorców m.in. po to, żeby stać się ważnym graczem w zakresie produkcji konwencjonalnych okrętów podwodnych. W tym jest szansa dla naszego przemysłu stoczniowego, zarówno w Szczecinie, jak i w Gdyni oraz w Gdańsku. Będzie się to również wiązało z rewolucją technologiczną i wdrażaniem nowych technologii, których obecnie w naszym przemyśle stoczniowym brakuje. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę, kolejny mówca.

Radny Rady Miasta Szczecin Krzysztof Piotrowski:

Pracowałem w Porta Holding S.A. Pani przewodnicząca, panie ministrze, dość często w czasopismach różnej maści pojawia się sformułowanie, że to co się stało po 1989 r. woła o pomstę do nieba. Chciałbym powiedzieć, że w Szczecinie nie było to aż tak niekorzystne dla przemysłu okrętowego. W 1994 r. osiągnęliśmy bardzo wysoki poziom w produkcji, który plasował nas na piątym miejscu na świecie. Stocznia Szczecińska Porta Holding ciągnęła cały przemysł okrętowy z Cegielskim na czele i innymi kooperantami. Dopiero w 1996 r. dołączyła do nas Stocznia Gdynia. Pierwsze dziesięciolecie było super.

Produkowaliśmy 16 statków rocznie, czyli w ciągu dziesięciu lat 160. Jeżeli osiągniemy ten poziom, to tylko pogratulować.

Natomiast dobrze nie wróżę w przypadku stworzenia struktury monotematycznej, opartej tylko o przemysł okrętowy i pochodny, zależnej od państwa, bo w przemyśle okrętowym kończy się to bardzo źle. W 1995 r. podjęto decyzję o tworzeniu holdingu. Tylko holdingi o zdywersyfikowanej działalności mają szansę istnienia. Takimi przykładami są gigantyczne holdingi koreańskie, japońskie i inne w Azji. Robienie na przekór tej teorii jest bardzo odważne, ale może okazać się bardzo drogie w skutkach. Życzę jednak państwu sukcesu.

Kolejna sprawa dotyczy biura konstrukcyjnego. Powiedziano, że podpisano kontrakt. Chciałbym zapytać, czy jest dokumentacja techniczna? Kontrakt powinien być podpisany na jakiejś podstawie. Jeżeli został podpisany na bazie idei, to chciałbym zapytać na jakiej podstawie określono koszt wyprodukowania statku? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan prezes.

Prezes Zarządu Stoczni Remontowej „NAUTA" S.A. Sławomir Latos:

Chciałbym nawiązać do wypowiedzi jednego z przedmówców, który stwierdził, że być może w Trójmieście nie ma infrastruktury do budowy dużych promów. Chciałbym sprostować tę informację. W Trójmieście możemy budować (SR „NAUTA") zarówno duże, jak i małe jednostki. Uważam, że stocznia „NAUTA" jest przykładem bardzo dobrej współpracy między Wybrzeżem Wschodnim i Zachodnim. Bardzo ściśle współpracujemy ze Stocznią Gryfia. Współpracowaliśmy ze Stocznią Marynarki Wojennej oraz z innymi – prywatnymi. Uważam, że powinniśmy używać określenia stocznie polskie i inne. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan Krzysztof Piotrowski.

Radny Rady Miasta Szczecin Krzysztof Piotrowski:

Stocznia Gdynia ma największe urządzenie do wodowania statków. Podobno w Polsce brakuje dużego doku, a stocznia ma dok, w którym można budować tankowce. Zatem nie trzeba budować tankowca w Japonii, czy w Korei, tylko można go zbudować w Polsce, bo mamy środowisko, w którym możemy to zrobić własnymi siłami. Oczywiście, jeżeli będą kadry. W ciągu ostatnich piętnastu lat nastąpiła katastrofa. Nie ma gdzie kształcić. Studenci politechnik nie mają gdzie odbywać praktyk. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę kolejny mówca, a następnie pan poseł Zaremba.

Przewodniczący Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność" Mirosław Piórek:

Witam państwa bardzo serdecznie. Po pierwsze, bardzo dziękuję panu marszałkowi za wypowiedź, bo aż wyrywało mnie do wypowiedzi, gdy pan prezes Konefał mówił o konkurencji polsko – polskiej. Przypominam, że dotychczas to prywatne polskie firmy odprowadzały podatki i tworzyły dobre miejsca pracy itd. Życzę panu, żeby w wyniku pańskich projektów powstawały dobre miejsca pracy, żeby w projektach uczestniczyły polskie firmy i polski potencjał intelektualny – polskie biura konstrukcyjne, polscy inżynierowie i technicy.

W Wielkiej Brytanii, żeby utrzymać potencjał intelektualny, tworzono projekt, który dostępny był dla wszystkich firm w kraju. Nie można traktować państwowej polityki przemysłowej – stoczniowej w kategoriach wyrywkowych – tylko dla niektórych firm. Bardzo proszę, aby traktować politykę stoczniową w kategorii polskich stoczni. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł Zaremba, bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Zostałem zainspirowany głosem pana prezesa Piotrowskiego, który, nie ukrywam, obok pana Różalskiego i pana Szczebońskiego, był moim wielkim korepetytorem w zakresie wiedzy stoczniowej, za co jestem mu bardzo wdzięczny.

Chciałbym przypomnieć, że Porta Holding została zabita z przyczyn politycznych, a jako funkcjonująca struktura został dobita przez rząd PO. Panie Krzysztofie, w wyniku tego mamy dzisiaj sytuację, że budujemy coś na gruzach – zgliszczach. W 2013 r. byliśmy razem z kamerą w stoczni (jest w sieci film), robiliśmy przegląd całego ciągu technologicznego i pokazywaliśmy co zostało zniszczone.

Wielokrotnie mówiliśmy, wykazując hipokryzję rządu PO, że była oferta Porta Holding zakupu Stoczni Szczecińskiej i jej uratowanie od upadłości oraz były inne pomysły.

Dzisiaj nie unikniemy sprawczej roli państwa, choćby nie wiem jak kręcilibyśmy się wokół własnego ogona. Na szczęście majątek w dużej części został zachowany, bo przewrotnie mówię, że kraść też trzeba umieć. Chciałbym dodać, że wkrótce będziemy rozwijali ten wątek. W audycie Stoczni Szczecińskiej SPP mamy takie kwiatki jak np. zapytanie ofertowe na pocięcie suwnic i pochylni. Tak za poprzednich rządów chciano rozwijać przemysł stoczniowy. My o tych wątkach będziemy mówili, ale najpierw zainteresujemy nimi stosowne organy państwa.

Wracając do meritum, życzyłbym sobie takiego prywatnego podmiotu w Szczecinie jak Porta Holding, ale pewnie takiego nie będzie, chociaż kto wie. Na razie w Szczecinie mamy małe dziecko w inkubatorze. Mam na myśli Stocznię Szczecińską SPP, która gdy się rozwinie, to rzeczywiście będzie mogła być konkurentem na dużym rynku. Wiodącym jest Stocznia Gryfia.

W Trójmieście jest trochę inna sytuacja, bo struktury waszych stoczni zostały zachowane i pracują. Stocznia Gryfia przetrwała i dobrze, że tak się stało. Tylko co z tego, że przetrwała, skoro wyprowadzono ze stoczni do spółki zewnętrznej kościec produkcji tej stoczni? Tereny, dokerów, instalatorów, obsługę oraz wykreowano sztuczne zadłużenie, bo wyprowadzono majątek, za który stocznia miała płacić raty dzierżawne. W związku z tym krajobraz po bitwie w Szczecinie jest bardziej dramatyczny niż w Trójmieście, co nie znaczy, że Trójmiasto nie ma swoich problemów. Dlatego plan ministra Gróbarczyka oraz zamierzenia, o których mówił pan prezes Konefał są dzisiaj jedynymi logicznymi propozycjami spokojnego wyjścia na prostą.

Krok po kroku musimy uzupełniać wszystkie straty w Szczecinie i Trójmieście. Na szczęście państwowy portfel zamówień – dwa dzisiaj zamówione promy i daj Boże, jak wszystko dobrze pójdzie Pawłowi Brzezickiemu w jego obecnej roli z PŻM, kolejne cztery dla Unity Line. To oznacza pracę dla stoczni na trzy – cztery lata i spokojne doczekanie na okres koniunktury plus zbieranie rentownych zamówień, które będą pojawiały się na rynku, a one zaczną się pojawiać. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.

Członek Prezydium Krajowej Sekcji Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność” Tadeusz Szymelfenig:

Pani przewodnicząca, chciałbym żeby pan Konefał odpowiedział na pytanie o stocznię, tereny, ciąg technologiczny, bo to jest bardzo istotne. Pan przewodniczący powiedział, że pani syndyk sprzedała część nabrzeża, co jest prawdą. Zrobiła to dla dobra portu, żeby można było postawić inną obrotnicę dla możliwości wejścia większych statków. Proszę pana prezesa Konefała o odpowiedź na temat przyszłości stoczni.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan minister mówi, że chętnie odpowie. Bardzo proszę panie ministrze.

Minister Marek Gróbarczyk:

Port w Gdyni będzie kupował tereny. Zrobimy dokładnie tak, jak zostanie to ustalone ze stocznią. To nie jest tak, że port ma przejąć co i jak chce. Chcemy, żeby przejęte zostały tylko tereny nieprodukcyjne. Odbędzie się to na tej zasadzie. Port jest drugą stroną, która czeka na ofertę ze stoczni.

Członek Prezydium Krajowej Sekcji Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność” Tadeusz Szymelfenig:

Niech przystąpi do przetargu. Nie ma obecnie prawa pierwokupu. Jeżeli spółka będzie się chciała pozbyć terenu kosztem osłabienia stoczni, nawet nie mówię o doku i ciągu technologicznym, to będzie to działanie na szkodę podmiotu, który stocznia winna kupić. Natomiast nie ma jednoznacznej decyzji w sprawie doku, ciągu technologicznego, kadłubowni itd.

Minister Marek Gróbarczyk:

Przepraszam, ale dok na pewno zostanie w strukturach przedsiębiorstwa. Nie ma w ogóle o czym mówić. Nie może być pogorszenia zdolności produkcyjnej stoczni w ramach dotacji państwowych. Przystosowanie doku do dalszej produkcji to główny temat dzisiejszych rozważań i rozmów, które są prowadzone.

Członek Prezydium Krajowej Sekcji Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność” Tadeusz Szymelfenig:

Jeżeli przejmowanie Stoczni Marynarki Wojennej będzie się wydłużało, to nic z tego dobrego nie będzie. Syndyk podaje datę 1 maja, a pan prezes wspomina o dacie 1 lipca, a nawet później. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę, kolejny mówca.

Przewodniczący Porozumienia Stowarzyszeń na Rzecz Odbudowy Przemysłu Okrętowego, Prezes Honorowy Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich Oddział w Szczecinie Jan Jęczkowski:

Z satysfakcją odnotowałem fakt, że SPP staje się bazą dla odrodzenia przemysłu okrętowego w Szczecinie. Optymistycznie patrzę na współpracę ze stocznią Gryfia.

Jako Porozumienie Stowarzyszeń – środowisko okrętowe, związane z Zachodniopomorskim Uniwersytetem Technologicznym, jesteśmy po audycie Stoczni Szczecińskiej i chciałbym zwrócić uwagę na to, że SPP to nie tylko zmodernizowana przez holding w 2002 r. pochylnia Wulkan, ale także i spuścizna po holdingu szeregu innych obiektów, które wraz z pochylnią stanowią bardzo ważny potencjał dla przywrócenia możliwości budowy statków. Dodatkowo, to wszystko wzbogacone jest bardzo wysokim pułapem udźwigu – 4600 ton. Teren – centrum byłego holdingu Stoczni Szczecińskiej – jest czynny. Wszystkie urządzenia posiadają dokumenty aktualności użytkowania. Jest ośrodek konserwacji i malowania. To wszystko sprawia, że w stoczni można uruchamiać produkcję wielkoblokową, tzn. w blokach dwustutonowych, doprowadzanych do scalania do 400 ton i budowy statku metodą blokową. Za tym idzie następny czynnik nowoczesnej budowy statków, a mianowicie, otwiera szerokie pole dla outsourcingu, czyli udziału drobnych firm w realizacji przedsięwzięcia finalnego – budowy statku. Tym samym wychodzimy naprzeciw ustawie ze stycznia, która daje możliwość finalnego działania z szeregiem drobnych przedsiębiorstw. I to jest to źródło, które optymistycznie wnosi nową wizję przywrócenia świetności stoczni w Szczecinie.

Oczywiście, dużo rzeczy jest do zrobienia. Stocznia została również poraniona w niektórych ogniwach, ale wynik naszego audytu wskazuje, że wszystkie sprawy możliwe są do zrealizowania, opłacalne i zasadne do przywrócenia.

Dziękuję bardzo za to, że wchodzimy na konstruktywną drogę przywrócenia przemysłu okrętowego na Pomorzu Zachodnim i nie tylko, bo współdziałanie z ośrodkiem Trójmiasta przy realizacji tych zagadnień, metodach blokowych i wprowadzaniu szerokiej gamy przedsiębiorstw wyposażeniowych będzie możliwe. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan się zgłaszał.

Kierownik Katedry Konstrukcji, Mechaniki i Technologii Okrętów Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego Tadeusz Graczyk:

Wydział Techniki Morskiej Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego, czyli w przeszłości Politechnika.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Szkoda, że taka nazwa nie została.

Kierownik katedry ZUT Tadeusz Graczyk:

Prawda? Również tego żałuję. Zanim wypowie się obecną – długą – nazwę mija połowa czasu na wypowiedź.

Interesują mnie dwie sprawy. Pierwsza dotyczy tego, że stocznia została najpierw zrujnowana w 2002 r. przez opcję polityczną, której nazwy nie będę wymieniał, ale ostatecznie została zrujnowana przez Państwo. Prawda? Państwo stało na straży tego całego interesu, który został zaprzepaszczony. Czy wobec tego można oczekiwać, że Państwo oprócz ulokowania kontraktów na budowę promów, za co jako środowisko jesteśmy bardzo wdzięczni, przewiduje pomoc finansową na odtworzenie majątku? Kolega wspominał, że są obszary stoczni bardzo pokiereszowane, jak np. ciąg sekcji płaskich, co jest podstawową rzeczą w budowie promu, który ma bardzo wiele sekcji płaskich. Krótko mówiąc, pytam o program pomocy finansowej Państwa dla stoczni, tak jak kiedyś był program zniszczenia stoczni.

Druga sprawa dotyczy ukształtowania odpowiedzialności za budowę. Kto będzie podpisywał kontrakty? Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Ostatnie glosy, bardzo proszę. Proszę państwa, zaraz kończymy, proszę o chwilę cierpliwości.

Członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" PŻM Paweł Kowalski:

Chciałbym przypomnieć państwu i panu Piotrowskiemu, że dwa tygodnie temu została podpisana umowa między PŻB a SPP Stocznia Szczecińska na budowę promu typu ro-pax na bazie projektu PŻM, który został opracowany już dwanaście lat temu. Mieliśmy wówczas zbudować dwa takie promy. Projekt jest aktualny do dzisiaj i został przez nas udostępniony na realizację zamówienia dla PŻB. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Ostatni głos – pani radna.

Radna Rady Miasta Szczecin Małgorzata Jacyna-Witt:

Proszę państwa, rozumiem, że Gmina Miasto Szczecin ma także zobowiązania w stosunku do przemysłu stoczniowego i musi mieć, czyli wpływać, pomagać i kreować politykę stoczniową w Szczecinie. Jest to logiczne. Dlatego ze swojej strony z Januszem Jagielskim, i Krzysztofem Piotrowskim w ramach Rady Miasta będziemy dążyć do tego, żeby Gmina Miasto Szczecin przejęła w końcu Most Brdowski, prowadzący do Gryfii, bo to jest bardzo poważna sprawa. Ważne jest to również dla Mars, żeby go odciążyć od zarządzania tym mostem. W tej chwili jest to rozwiązane bez sensu, bo do tego dochodzi jeszcze komunikacja.

Po drugie, kwestia Nadodrzanki, która musi zostać wyremontowana, dlatego że droga idąca do stoczni Gryfia wzdłuż Stoczni Szczecińskiej znajduje się w dramatycznym stanie i od dawna powinna zostać porządnie wyremontowana tak, aby można było wygodnie transportem samochodowym przewozić towary w tamtą stronę.

To są priorytety dla nas jako Gminy Miasta Szczecin, samorządu miasta i myślę, że będziemy bardzo mocno dążyć do ich realizacji. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jak państwo widzicie nie da się myśleć o przyszłości w oderwaniu od przeszłości i skutków błędnych decyzji. Analiza jest potrzebna, ale mam nadzieję, że idziemy w dobrym kierunku.

Państwo zdajecie sobie sprawę z tego, jak ważna jest dla nas ta dziedzina życia i gospodarki. Mam nadzieję, że konsultacje i współpraca będą na tyle bliskie, że będziecie informowali nas o wszystkich decyzjach. Wiemy również, że ważny jest czas dla przemysłu stoczniowego.

Jako przewodnicząca oraz inni parlamentarzyści jesteśmy zasypywani pytaniami. Wszyscy stoimy w blokach startowych gotowi do pracy i wykonania każdego zadania związanego z odbudową naszego przemysłu stoczniowego.

Dziękując państwu za przybycie, wyrażam nadzieję na dobrą współpracę, a osoby i problemy, o których mówiliśmy wcześniej (m.in. o Rewalu), usiądą i będą poszukiwali rozwiązania w mniejszym gronie ku zadowoleniu mieszkańców, radnych, wójtów, pana ministra i nas – reprezentantów w parlamencie.

Przedstawicielom mediów chciałam ogłosić, że briefing odbędzie się w gabinecie dyrektora Urzędu Morskiego po zakończeniu posiedzenia Komisji.

Zapraszam państwa do kuluarowych rozmów. Zapraszam również do Warszawy, gdzie będziemy kontynuowali tematykę dotyczącą m.in. sytuacji w PŻM, gdy pan Brzezicki dostarczy pozostałe dokumenty. Dziękuję bardzo. Zamykam posiedzenie Komisji.